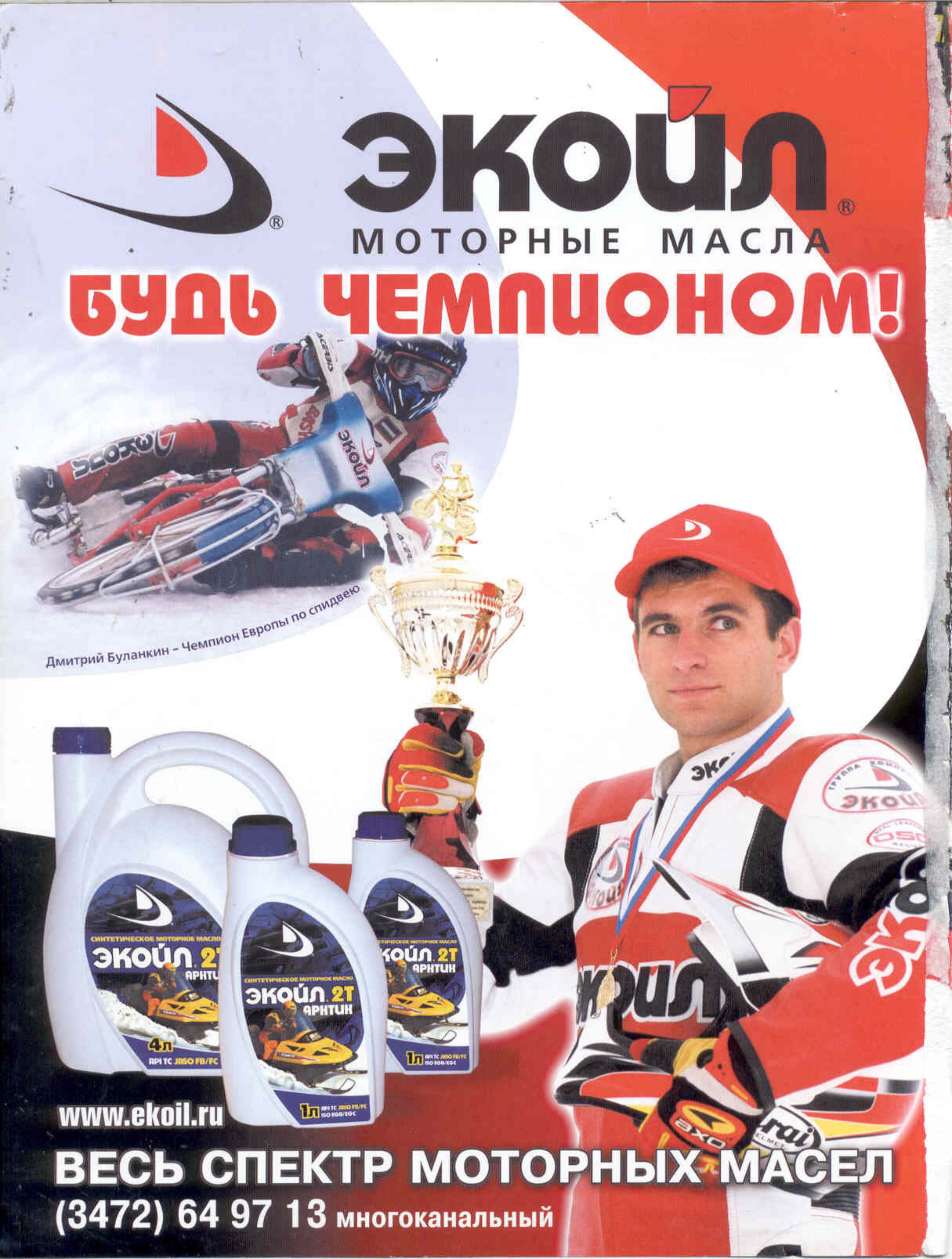

ФЕВРАЛЬ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991 г.
WWW.MOTO.ZR.RU
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
ПРОЕХАЛ ПО СТЕНЕ
ГАЗУЙ, ВОПРЕКИ ИНСТИНКТУ!
ИТАЛЬЯНЦЕВ ПРОДУЛИ
ПОРТРЕТ СРЕДНЕГО КЛАССА
ЗИМНИЙ АДРЕНАЛИН: МОТОПАРАПЛАНЫ
ДРАЙВ ПО ЯПОНИИ
ГИДРОСНЕГОЦИКЛИЗМ
ТЕСТЫ:
HARLEY-DAVIDSON Sportster XL1200R, XL1200C, XL883C, XL883
AD BOIVIN Snow Hawk 503
APRILIA Scarabeo 200
YAMAHA Banshee YFZ350
ISSN 0869-5628
9 770869 562049 02
HAWK
AD BOIVIN
НОВОЕ СЛОВО:
СНОУБАЙК
ВПЕРВЫЕ В РОССИИ


ЭКОЙЛ®
МОТОРНЫЕ МАСЛА
БУДЬ ЧЕМПИОНОМ!
Дмитрий Буланкин – Чемпион Европы по спидвею
СИНТЕТИЧЕСКОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО
ЭКОЙЛ 2Т
АРКТИК
4л
API TC JASO FB/FC
1л
www.ekoil.ru
ВЕСЬ СПЕКТР МОТОРНЫХ МАСЕЛ
(3472) 64 97 13 многоканальный

Журнал **МОТО**
№02 (137)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№02 (137)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера Circulation **86 000 экз.**


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.) (095) 207-33-49, телефакс (fax) (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Обязательно указывайте ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

ТЕХНИКА

РЫНОК

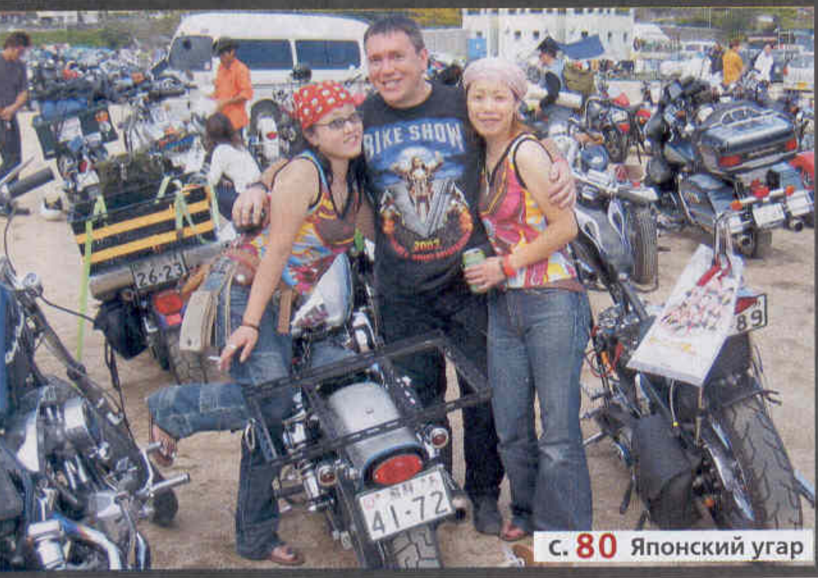




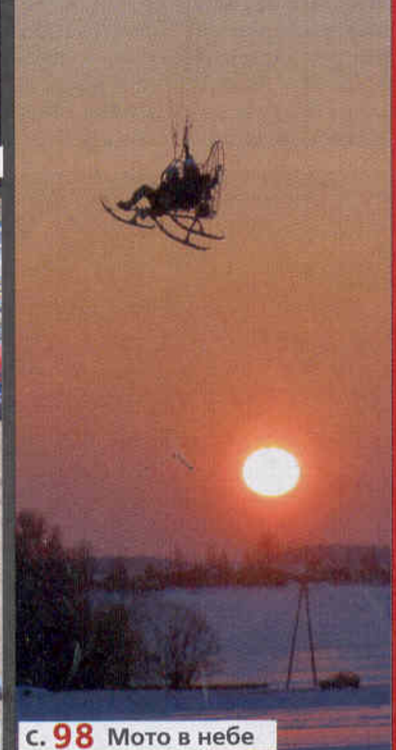
с. 24 Не для всех



с. 92 TV-байкер



с. 80 Японский угар



с. 98 Мото в небе

МОДЕЛИ:

МОТОКЛУБ

РЕМЗОНА

СПОРТ



с. 42 BMW: еще лучше!

ЭНЕРГОВООРУЖЕН ДО ЗУБОВ

Заправилы Kawasaki не обманули – их спортбайк ZX-10R Ninja действительно лучший по соотношению мощность/масса! Наконец-то обнародована подробная техническая характеристика новинки: рядная литровая «четверка» развивает максимальную мощность **172,5 л. с.** при 11 700 об/мин (с учетом инерционного наддува – 181,4 л. с.),* при этом сухая масса самого байка – **170 кг**. До сей поры рекордсменом считалась новая Yamaha YZF-R1 – 172 л.с. (180 л. с. с учетом наддува) на 172 кг массы. И еще несколько цифр о новом Kawasaki: максимальный крутящий момент – 115 Н·м при 9500 об/мин, база мотоцикла – 1385 мм (короче, чем у других литровых 4-цилиндровых спортбайков).

Тем временем оглушительные сведения, хотя несколько «из другой оперы», обнародовала английская компания Triumph: ее мега-круизер Rocket III на рынке США стоит 15 990 долларов. То есть мотоцикл будет напрямую конкурировать с не самыми «навороченными» моделями Harley-Davidson! Похоже, у британцев неплохие шансы на «моторынке №1».



Фото: Kawasaki

НОВИЧОК СДЮЖИЛ!

Марафон «Баха-1000», легендарная 1000-мильная гонка по гористой пустыне американского полуострова Калифорния, – лучшая проверка достоинств новой машины. Особенно если это – внедорожная машина – такая, как спортивный мотовездеход Honda TRX450R.



Фото: Honda

Тем приятнее для специалистов японского концерна (которые, между прочим, американцы – ведь новинка разработана и произведена в США) победа дебютанта в первой же «Бахе»! Триумфатор, гонщик Пончо Кастро, отметил великолепную динамику своей «призовой лошадки». Кстати, и в мотоциклетном зачете первые пять мест – у спортсменов на мотоциклах Honda XR650R.

КОНЦЕПТ ИДЕТ В СЕРИЮ

Концепт-байк Yamaha MT-03, вызвавший фурор на осенних мотосалонах, готовят к запуску в серийное производство! На это недвусмысленно намекают официальные представители японского концерна.

Даже опытных бизнесменов поразила восторженная реакция публики на концепт-байк, вот они и надеются, что продажи пойдут столь же ажиотажно.

Надо отметить, что менеджеры Yamaha не боятся запускать в производство необычные мотоциклы . Подтверждением тому – серия TDM или мотоцикл BT1100 Bulldog, созданный «по мотивам» концепт-байка 1999 года MT-01. Впрочем, осведомленные источники не исключают и появления в производстве MT-01 в «неискаженном» виде: ведь пять лет назад на нем красовался не «дохленький» двигатель Drag Star 1100, а в полтора раза больший V-твин от Yamaha XV1600.



Фото: Yamaha

НЕДАЛЕКО, НО БЫСТРО

Карбоновые обода колес – революционная новинка от французской компании Strawber. Они более чем на 1 кг легче тех, что сделаны из алюминиевого сплава, и при этом гораздо прочнее. Обод размером 21 дюйм для переднего колеса весит 1,19 кг, задний 17-дюймовый: 2,45 кг. Новинка предназначена для внедорожных мотоциклов и супермотардов – специалисты фирмы предупреждают, что на дорогах общего пользования их применять нельзя! Цена столь же внушительна, как и достоинства – от 411 до 635 евро.



Фото: Strawber



КНИГА РЕКОРДОВ РОССИИ

ДИПЛОМ

Настоящий Диплом выдан

Редакции журнала «Мото»

за установление рекорда в категории «первое полностью официально подтвержденное восхождение на мотоцикле на высшую точку Европы – восточную вершину горы Эльбрус (высота 5621 метр)».

Диплом подтверждает факт занесения достижения в «Книгу рекордов России» и выступает свидетельством общенационального и мирового признания.

Главный редактор «Книги рекордов России», Президент «Агентства ПАРИ» — Алексей Свистунов

Москва — 17 ноября 2003 года

ПАРИ

«Книга рекордов России»® является зарегистрированным Роспатентом товарным знаком ООО «Агентство ПАРИ»

Редакция «Мото» наконец получила этот долгожданный документ. Он не только наш, но и всех тех, кто помогал и сопереживал – а это вы, уважаемые наши читатели, – участникам экспедиции! Доводим также до вашего сведения, что факт достижения принят к рассмотрению «Книгой Гиннесса» сразу в двух номинациях. Известие об этом мы получили из Лондона.

РАЗДАЧА СЛОНОВ, МАТЕРИАЛИЗАЦИЯ ДУХОВ

Начало нового года – хороший повод для подведения итогов прошедшего. Оглашены итоги международного конкурса «Мотоцикл года» (International Bike of the Year – IBOTY), в котором судействуют журналисты мотоциклетных изданий 11 стран. Поскольку «присяжные» должны протестировать мотоциклы, которым они отдают голоса, то модели 2004 года остались за бортом. В отсутствие конкуренции со стороны новой генерации «литровых» спортбайков почетный приз получил Suzuki GSX-R1000. Надо отметить, что за последние восемь лет творения Suzuki объявляли «мотоциклами года» шесть раз. Свои достоинства нынешний лауреат блистательно подтвердил: пять первых мест в чемпионате мира по гонкам на выносливость (Endurance), два первых места в американском чемпионате «Superbike» и победа в европейском чемпионате «Superstock».



Фото: Suzuki

Свои призы раздала и английская газета «Motor Cycle News» – ее вердикт столь авторитетен, что именитые компании не считают зазорным ссылаться на него в своей рекламе. По версии английского издания, «Мотоцикл года» – спортбайк Honda CBR600RR (впрочем, Suzuki GSX-R1000 тоже отхватила свой приз в категории «свыше 600 см³»). Который год подряд лучший туристический – BMW K1200LT, спортивно-туристический мотоцикл – Suzuki SV1000, «универсальный» – новая Yamaha FZ6 Fazer, круизер – Harley-Davidson V-Rod. Среди «легковесов» лучшим назван 50-кубовый спортбайк Yamaha TZR50, среди внедорожных – Kawasaki KX250F, а лучший мотоцикл двойного назначения – KTM Adventure. «Человеком года» в мотоциклетном мире назван британец (кто бы сомневался!) Нейл Ходжсон, чемпион мира в гонках «Супербайк». «Компанией года» признана австрийская KTM.

ШЛЕМ-НЕВЕСОМКА

Компания BMW предлагает новинку – самый легкий, почти невесомый шлем SportIntegral Carbon. Немецкие «алхимики» облегчили его всего до 999 граммов. Обтекаемая форма обеспечивает великолепную аэродинамику. Конструкторы настоятельно рекомендуют его гонщикам-профессионалам и просто любителям «полетать» на спортбайках. Высокий задний край шлема не стеснит движений водителя при езде. Париться в нем тоже не придется – об этом «позаботятся» эффективная система вентиляции и «дышащая» синтетическая ткань DuPont Coolmax, отлично абсорбирующая влагу. Стандартное забрало стойко к царапинам, оно «поможет» видеть в тумане. Шлем покрыт прозрачной краской, сквозь которую виден черный углепластик. Но хорошая «игрушка» и стоит соответственно: в Европе – €1140.

Очень круто? Можно купить и попроще. Это более скромный шлем той же фирмы – «просто» SportIntegral. Модель не уступает по качеству и аэродинамическим свойствам дорогому «собрату». Сделан «головной убор» из пластика с добавлением стекловолокна. И тоже нетяжелый – 1400 г. Внутри – все тот же DuPont Coolmax. Сзади – воздушный спойлер. Вентиляционное отверстие на подбородной части не дает запотеть стеклам. Цветовая гамма у этой модели повеселее: серебряный «металлик», матовый черный, красный, белый и синий «металлик». Цена тоже «повеселее» – €260.

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Когда-то лицензионные (и не очень) копии итальянских мотороллеров Vespa и Lambretta составили костяк мотопроизводства в Индии. Современные индийские двухколесные аппараты – все больше отпрыски японских технологий, но давняя любовь к итальянской продукции в стране не ослабевает. Компания Hero Motors, второй по величине производитель мототехники в Индии, заключила лицензионное соглашение с концерном Aprilia. По итальянским чертежам в Азии начнут производить скутеры с двигателями рабочим объемом от 75 до 177 см³. Как заявил генеральный директор Hero Motors Панкай Мунжал, новая продукция появится на рынке в конце 2004 года, компания надеется выпускать более 400 000 современных скутеров ежегодно, причем до трети их рассчитывает отправлять на экспорт. Не знаем, как со слонами, а в отношении мотороллеров «Хинди-Итали – бхай-бхай!».

У PIAGGIO – СВОЯ СВАДЬБА

В то время как авто- и мотожурналисты со всего света устремились на Мотор-шоу в Болонью, итальянский концерн Piaggio зазывал их... в Монте-Карло. И вовсе не для того, чтобы облегчить в казино карманы доверчивых «акул пера», а на презентацию новых скутеров. Это – долгожданная серия X8 (см. «Мото» № 1 за 2004 год), машины крейсерского класса, которые чуть меньше и легче, чем флагманский Piaggio X9. Моторы – современные агрегаты серии Leader рабочим объемом 125 и 200 см³ (подробнее о новинке и о тенденциях развития современных скутеров – в следующем номере «Мото»). Еще одна новость – коммерческий дебют двигателя Piaggio Quasar 250. Силовой агрегат нового поколения сочетает высокую мощность (22 л. с. при 8250 об/мин) с хорошей экономичностью и низким уровнем выброса вредных компонентов. Первая машина концерна с этим мотором – скутер Piaggio X9 Evolution 250, развивающий максимальную скорость 125 км/ч.

Фото: Piaggio

ЭКЗОТИКА ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ



Фото: Scorpa

Французская компания Scorpa широко известна, хотя и в очень узких кругах. Ее «конек» – мотоциклы для триала, которые она без устали выпускает уже десять лет. Утомившись от столь «эксклюзивной известности», французы решили сотворить аппарат для широких масс. В его основе – то же «субтильное» триальное шасси, а 4-тактный 125-кубовый двигатель предоставил концерн Yamaha. Новинка омологирована для передвижения по дорогам общего пользования и оснащена фарой, стоп-сигналом и указателями поворотов. Однако настоящей ее стихией ос-

А РЕБЕНОЧЕК ШАЛУН...

Какой самый популярный внедорожный мотоцикл на рынке США? Если вы назовете мини-кроссач Honda XR50R, то не промахнетесь. Малышка чрезвычайно популярна и у тех, кто использует ее для забавы, и среди начинающих спортсменов. Поэтому многие компании предлагают наборы для тюнинга мотоциклетика. Посмотрите, как серьезно выглядит микро-Honda от BBR Motorsports: расточенный до 82 см³ двигатель, усиленная рама, «рюкзачный» амортизатор задней подвески Paioli, маятник из алюминиевого сплава, передний «телескоп» собственной конструкции. Цена «расшалившегося» малыша почти как у «взрослого» кроссового мотоцикла – 4999 долларов.

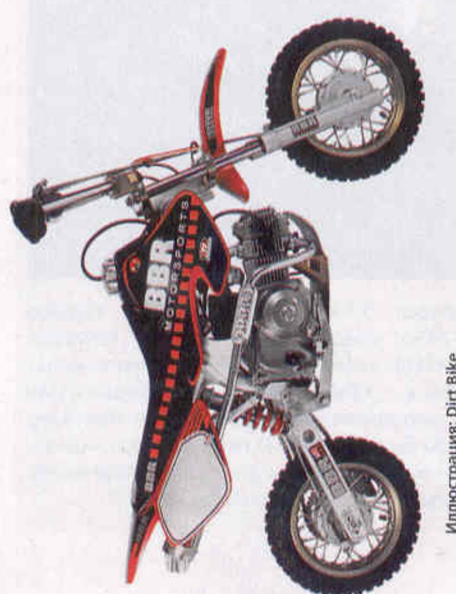


Иллюстрация: Dirt Bike

РУКИ ПРОЧЬ ОТ БАЙКЕРОВ!

Британский еженедельник MCN бьет тревогу: правительство страны с подачи министра транспорта Дэвида Джемисона готовится предпринять ряд драконовых мер в рамках программы снижения смертности на дорогах. Мотоциклисты, видимо, падут первой жертвой: мол, аварий с их участием больше всего. Существует намерение ограничить мощность всех мотоциклов до 100 л. с., снизить максимально допустимую скорость движения, ввести обязательное ношение экипировки, одобренной странами Евросоюза, и т. п.

MCN соглашается: несчастные случаи нужно предупреждать. Но не теми способами, на которых настаивает Джемисон. Газетчики предлагают усовершенствовать курс вождения, учить начинающих байкеров обгонять машины и проходить повороты, организовать курсы повышения мастерства ездящих и завлекать в курсанты разными бонусами, – короче, не наказывать, а именно учить. Кроме того, указывает MCN, необходимо улучшить качество покрытия магистралей, привлекать больше живых полицейских, а не заменять их сплошь фотокамерами для наблюдения за ситуацией на дорогах: объектив не отличит трезвого от пьяного, пьяного от неумелого водителя...

Кампания MCN под лозунгом Back off Biking (что-то типа «Руки прочь от байкеров!») уже принесла первые плоды. В интервью газете Д. Джемисон поделился: он и сам против ограничения мощности мотоциклов, ему нравится идея усовершенствовать программу курсов вождения.

ШАШЕЧКИ НА БЕНЗОБАКЕ

По Парижу поехали мототакси. «Зачем?» – вопрос не возникает: из-за городских пробок бывает сложно быстро добраться в другой конец города, а на мотоцикле «в точку Б» доедешь без опозданий. Вот и подхватывают мотоциклисты спешащих на поезд или на самолет. Пассажиру обязательно предложат облачиться в дорожный костюм, надеть шлем и перчатки. Неудобство одно: багаж некуда складывать. Но скоро и эту проблему мототаксисты обещают решить. Услуги мототакси дороже автомобильного, но ведь так и быстрее!

«АНГЕЛЫ» ДОПРЫГАЛИСЬ

Сразу в пяти штатах американские полицейские арестовали 55 байкеров из известной мотоциклетной группировки Hells Angels. При аресте у них изъяли 50 стволов, украденную взрывчатку и наркотики. Полицейские разрабатывали операцию два года, они предъявят арестованным обвинения в незаконном хранении оружия, наркотиков и взрывчатых веществ. Не исключают, что покопают – и вылезут наружу другие преступления. Ведь «Ангелы» известны далеко не ангельским законопослушанием.

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN, Dirt Bike и The Hindu News.

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ

СНЕЖНЫЙ ЯСТРЕБ

Дмитрий ЮДИН,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА

AD BOIVIN *Snow Hawk 503, сноубайк*

Год выпуска **2003** | Двигатель **496,7 см³** | Мощность **60 л. с.** | Масса **166 кг** | Ориентировочная цена **$12 800**



Снегоход, конечно, заменяет мотоцикл зимой. Но не совсем. Да и называют его не сноумотоциклом, а сноумобилем. **Snow Hawk** – полноправный сноубайк.

Это странная машина. О ее существовании мы слышали и раньше, но только совсем недавно ее завезли в Россию. Разве откажешь себе в удовольствии протестировать «ястреба»! Уж очень интересно, как эта штука ездит и что с ней вообще надо делать. Смущал девиз компании-изготовителя AD Boivin: «Manufacturing Fun». Если вольно перевести с английского – «Производство шуток». Не снаряд ли это для игр на свежем воздухе типа «бег в мешках»? Не закончится ли тест тем, что я основательно изваляюсь в снегу?

Оказалось, эта штука совсем не шутка, все очень даже серьезно – начиная с мотора Rotax 503 и заканчивая задней подвеской Expert X. Да и передний перевернутый «телескоп» Paioli «внушает». Рама, напоминающая снегоходную, создана из профрезерованных (для облегчения) алюминиевых листов. Дизайн сноубайка навеял мысль об отдаленном родстве машины с «жестким» эндуро и ястребом (посмотрите – согласитесь).

...Hawk стоял на краю снежного поля, опираясь на совсем мотоциклетную боковую подставку с широкой опорной площадкой (хотя в снег все равно проваливается). Как и мотоцикл, он не может стоять без дополнительной опоры, ведь ширина гусеницы всего 305 мм (сравните: гусеницы снегоходов начинаются с 380 мм), да и грунтозацепы (простите, снегозацепы) спрофилированы радиально (как мотоциклетная шина в поперечном сечении). Подножки – зубастые,

как у кроссового аппарата, ручка газа – мотоциклетная, только с очень коротким ходом – около 60°. Этим исчерпывается список органов управления. Нет, вру, еще есть выключатель зажигания, «чок», рычаг тормоза, витой шнур аварийного выключателя двигателя и тумблер ближнего-дальнего света.

Запуск двигателя требует значительных усилий правой руки – снегоходный шнур пускового устройства как бы проверяет физическую подготовку потенциального ездока... Убираю подножку и, слегка подгазовывая, пробую тронуться. По ощущениям, центробежное сцепление вариатора срабатывает где-то на 4000 об/мин. Если обращаться с газом аккуратно, тронуть-

Основана компания **AD Boivin Design Inc.** недавно, в 1995 году, братьями Аленом и Дэнисом Бойвин в Сент-Генри, небольшом канадском городке вблизи Квебека. Поначалу братья изготавливали продвинутые подвески к снегоходам разных марок. Успех подтолкнул к конструированию системы задней подвески, впоследствии названной Expert, патент на которую приобрела Bombardier Inc., использовав под именем ARM в снегоходах Formula в 1998–1999 годах.

Следующая версия – Expert X – стала хитом 2001 года. До сих пор ее считают лучшей конструкцией снегоходной подвески. И в том же году на рынке появился Hawk – «Снежный ястреб» с мотором Rotax 503. Новинка расколола индустрию снегоходов. Уникальная машина с одной лыжей, узкой, по снегоходным меркам, гусеницей и мотоциклетным весом покорила сердца фанатов мотоспорта, желавших полноценной замены мотоциклу зимой.

В начале прошлого года компания-изготовитель представила модельный ряд-2004: заглавная – первая модель с жидкостным охлаждением – 600НО, другие – с той же базой, но в различной комплектации. Сноубайк представлен в классе Official WSA Snowbike. Впервые в этом классе проводится чемпионат Северной Америки.



Вместо кроссовой резины – гусеница.



ся можно очень плавно. Первые метры движения вызывают ощущения «дежавю» – что-то очень знакомое есть в поведении машины. На небольшой скорости она ведет себя, как мотоцикл на песке. Открыл газ и – словно пересел на другой аппарат. Такое впечатление, будто едешь на гибриде снегохода, мотоцикла и.... гидроцикла. Со снегохо-

Рычаг 175-мм дискового тормоза: достаточно усилия двух пальцев.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Snow Hawk 503
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	166
Габариты, мм	2667/825,5/1219
Высота по седлу, мм	851
Дорожный просвет, мм	280
Объем бензобака, л	17,5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, рядный, 2-тактный
Рабочий объем, см³	496,7
Размерность, мм	72/61
Макс. мощность, л. с. при об/мин	60/7100
Система питания	2 карбюратора VM 34
Система охлаждения	воздушная, принудительная
Система запуска	ручной стартер
Трансмиссия	клиноременный вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	монокок, алюминиевый лист
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, Paioli
Диаметр несущих труб, мм	46
Ход, мм	300
Задняя подвеска	AD Boivin Expert X с полностью регулируемыми амортизаторами KYB
Ход, мм	380
Тормозная система	гидравлическая, трансмиссионная
Тормоз	диск Ø 175 мм, 2-поршневая скоба Brembo
Гусеница, мм	Camoplast 3073x305
Лыжа	UHMW Twin Axis



Боковая подставка – как у мотоцикла.

Подвеска Expert X с амортизатором KYB.

Вилка Paioli тоже от мотоцикла.

дом понятно – гусеница, лыжа, вариатор. Мотоцикл – руль, подножки, вообще посадка плюс некоторые элементы в управлении. Гидроцикл – потому что плывет! Это относится и к работе подвески (хода – под 300 мм), и к особенностям поведения в виражах – какая-то совсем особенная плавность присутствует. Возникает желание «нырнуть», сделать «поплавок» и прочие водные трюки. Не стоит, наверное.

На скоростях «хорошо за сто» (точнее сказать не могу – спидометра нет) приходит кайф. Настолько срастаешься с «ястребом», что начинаешь верить, что вместе с ним можно делать все, что угодно – заложить вираж, прыгнуть с того вон холмика, совершив сальто в воздухе. Опьяняет, знаете ли... Дисковый, 175-миллиметровый тормоз Hawk потрясающе замедляет экипаж, помогает «заправить» байк в поворот, что не способ-

ствует остужению головы. Н-да... Как же тогда ездит модель 600НО со 115-сильным мотором, если у этой л. с. почти вполовину меньше? Хорошо, что обе модели одноместные – отвечаешь только за себя.

Словом, мужики, рекомендую. Особенно если все мыслимые виды экстрима уже опробованы. Эта струя – точно свежая.

А девиз компании надо, мне кажется, переводить иначе – «Производство кайфа». Так будет вернее.


Ездит как очень хороший мотоцикл. Способствует выработке адреналина.


Можно себя угробить.

Благодарим **ТД «Мореман»** за предоставленный сноубайк, а также **яхт-клуб «Аврора»** за помощь в организации теста.


Зубастая подножка подпружинена: при ударе сложится и тут же «отыграет» обратно.

Роланд БРАУН, Великобритания,
фото Джейсона КРИТЧЕЛЛА

БОЛЬШЕ НЕ ЛИХОРАДИТ

HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER XL1200R, XL1200C, XL883C, XL883

Существует неписаное правило: когда представляют дебютирующую модель мотоцикла, о предыдущей не вспоминают. Но на то и традиции, чтобы их ломать, тем более, если ломка разумна: а как, если не сравнением, можно выгодно подчеркнуть достоинства новинки?



В компании Harley-Davidson, видимо, абсолютно уверены в любом своем товаре – и до, и после испытаний новейших Sportster журналистам предоставили возможность поездить на «старых», а моделей было семь.

Их ряд продлила серия из четырех новых. Общая черта: моторы установлены на резиновых сайлент-блоках. Особенности каждой таковы. У XL1200R Roadster форсированный V-образный двигатель, бензобак в стиле ретро, слегка приподнятые рукоятки руля, литые колеса и двойные передние тормозные диски. У кастома XL1200C такой же мотор, спицованное переднее и дисковое заднее колеса, сдвинутые назад рукоятки руля, более низкое сиденье и бак большего объема. Кастом XL883C выглядит так же, как и 1200-й, только объем двигателя у него меньше. Базовая модель – XL883, у нее литые колеса, один диск и нет тахометра.

А теперь – подробнее, по свежим впечатлениям от езды.

XL1200R ROADSTER

К месту начала испытаний я приехал на Sportster Sport 2003 модельного года, а потом пересел на новый XL1200R. Достаточно было один раз поддать газку, чтобы убедиться: фирма Harley ничуть не рискует, дав нам, журналистам, возможность сравнивать старую и новую модели. После раскрутки коленвала до 4000 об/мин двигатель Sport трясся и громыхал, как железный ящик с гвоздями. Тем временем мотор нового байка плавно набирал обороты вплоть до предельных 6 тысяч. Ему будто самому нравилось крутиться быстрее, потому и мне ехать было приятнее.

Новый XL во многом схож со старой моделью. По стилю это классический Sportster. Сиденье, правда, пониже (во всяком случае, об этом заявляет производитель, но я, признаться, разницы не почувствовал). На приборной панели пара черных циферблатов. Пробка маслоналивной горловины спрятана под правой ногой. На холостых мотор (он с системой воздушного охлаждения) покачивался в раме, благодаря новой выпускной системе работал гораздо ти-





Представляем автора

Роланд БРАУН, Великобритания
Возраст: 44 года
Профессионально работает мотожурналистом с 1982 года (начинал в штате редакции журнала «Bike», с 1989 года – свободный журналист). Сейчас сотрудничает с мотоциклетными журналами 22 стран, является европейским корреспондентом журналов «Motorcyclist» и «Two Wheels» (США).
Участвовал в мотогонках с 1980 по 1989 гг. Выиграл клубный чемпионат Великобритании в классе 1300 см^3 в 1984 году. Занимал места в первой шестерке в английских национальных чемпионатах в классах Formula One, Superstock, Super One и World Formula One на мотоциклах Suzuki GSX-R750 и GSX-R1100. Участвовал в 24-часовых гонках Bol d'Or.
Женат, имеет четверых детей.
Собственные мотоциклы: Suzuki TL1000S и Yamaha RD350LC.

ше. Забавно, но когда байк тронулся с места, меня постигло разочарование: на низких оборотах сайлент-блоки мешают прочувствовать естественную механическую работу мотора. Но едва выехал на шоссе и поддал газу, начувствовался до «не хочу!» – и настроение поднялось.

Новый байк показал себя настолько более совершенным, будто его произвели на другой планете. Мощность? Нет, она не сильно возросла, тем не менее, мотор стал ощутимо живее. Эти Harley до сих пор карбюраторные, поэтому до отметки 2000 об/мин двигатель работает жестковато. Но и не отнять: новый мотоцикл быстрее, хотя бы из-за возникшей возможности использовать весь диапазон оборотов.

На 4000 об/мин, на которых предыдущая модель уже начинала вибрировать, ждал, что я добавлю еще. Пусть медленно (и шумновато), но с помощью доработанной 5-ступенчатой коробки передач я заставил стрелку тахометра доползти до красной отметки на 6000 об/мин. К концу испытаний я выехал на трассу и, пригнувшись к бензобаку, разогнал байк до 180 км/ч. Sportster шел ровно – мне оставалось только получать кайф. Байк был бы рад мчаться столь же быстро, и я помог бы ему, вот только мышцы шеи, уставшие держать голову приклеенной к телу, протестовали. Но даже сквозь эту болевую усталость я отметил: Roadster и на скоростях свыше 115 км/ч не вибрирует, в отличие от предшественника. Управляемость – стабильная, хотя инженеры компании и не стали устанавливать новую регулируемую подвеску от Sportster Sport (полагаю, главным образом, чтобы не повышать стоимость мотоцикла).

Нерегулируемая вилка и регулируемые только по преднатягу пружин амортизаторы работали большую часть поездки безукоризненно, обеспечивая комфорт при езде. Я думал, что толстая 150-мм задняя шина Dunlop D401 будет лучше прежней сцепляться с дорожным покрытием, но ошибся. А небольшой дорожный просвет ограничивал наклон XL в поворотах. Особенно в правых: нижняя часть глушителя терлась о землю. Но, уверен, что большинство водителей XL это не будет беспокоить – мало кому придет в голову ездить на нем так быстро. Все же проектировщикам Harley следует задуматься, как сделать, чтобы не чиркать об асфальт, ведь все остальное в Roadster создано для быстрой езды. В том числе двойные передние тормозные диски Nissin: они в два раза лучше останавливали байк. Ну а задний тормоз помогал.

ОСОБЕННОСТИ СЕМЕЙСТВА

Конструкторы из Милуоки ставили перед собой три цели, когда взялись за обновление ряда Sportster: уменьшить вибрацию, улучшить технические характеристики и повысить комфортабельность. Разработки велись пять лет. Исследовали возможности использования балансирных валов двигателей, прежде чем «посадить» моторы в новую раму на сайлент-блоки. В работе над шасси и силовыми агрегатами участвовали инженеры компании Buell, в чьих байках давно используются тюнингованные моторы на основе «спортстеровских».

На новой дуплексной раме внизу, в передней и задней частях, расположены два больших резиновых крепления. Три металлические тяги в стиле Buell ограничивают вибрацию двигателя. В итоге он может шевелиться только вдоль оси байка (как педали велосипеда). Поскольку двигатель больше не несущий, рама стала на 26% жестче – благодаря более мощной основной трубе. Другое



изменение в шасси – ставшая пошире (150 мм, а не 130) задняя шина – на всех четырех моделях. Правда, как уже заметил, это новшество прежде всего «для красоты» и не носит функциональный характер. Плюс к тому, новые мотоциклы получили 2-поршневые тормозные скобы Nissin.

Мотор 883 см^3 остался почти без изменений. Зато 1200-кубовый претерпел значительные. Конструкторы, увеличив площадь оребрения головок цилиндров и блока цилиндров, улучшили охлаждение. Поршни охлаждают масляные форсунки а-ля Buell: у них новые кольца от того же Buell вместе с клапанами и головками цилиндров. Легкие поршни и шатуны позволили поднять предел оборотов с 5500 до 6000. У этих байков новая система зажигания, механизм переключения передач и конструкция системы вентиляции картера – она сократит выброс масла в воздушный фильтр.

Sportster по-прежнему единственные в гамме мотоциклов Harley с карбюраторами, а не с впрыском. Вместе с тем, в них новая выхлопная система – с замаскированным соединением передней и задней труб. Максимальная мощность 1200-й модели возросла на 15% – до 70 л. с. при 6000 об/мин с крутящим моментом 93 Н·м при 3300 об/мин. У 883-й цифры не изменились: 53 л. с. при 6000 об/мин и 69 Н·м при 4200 об/мин.

Суть эргономических изменений – сделать байки удобнее, в том числе по части упрощения управления, ведь достаточно большая часть покупателей «спортстеров» – женщины. В доказательство этого: на всех моделях сиденье пониже, а рукоятки руля сужены. Для работы со сцеплением больше не требуется хорошо тренированных рук: усилие на рычаге на 883-х снижено на 25%, а на 1200-х – на 8%. Новый масляный щуп теперь установлен в верхней части бензобака – он больше не будет впиваться в бедро водителя. На этой радостной ноте можно завершить технический обзор новинок H-D.



Без оговорок скажу: этот байк на порядок лучше всех предшествующих Sportster. В основном, конечно, благодаря мотору. Предыдущие модели «1200» внешне великолепны, но на трассе их так трясло, что удовольствия от езды получаешь мизер. Sportster стал быстрым и практичным байком, он не отстанет от других «голых» аппаратов.



Классический набор приборов Roadster.

XL1200C CUSTOM

Все вышесказанное свойственно и кастом-версии байка, даже в большей степени. Он не выглядит классическим Sportster начала 60-х, потому что Custom красивее – с узким спицованным передним 21-дюймовым колесом, литым задним, приподнятыми рукоятками руля и заниженным «хвостом».

Посадка водителя совершенно иная – это потому, что руль на хромированных кронштейнах приподнят, подножки вынесены вперед. И руль, и подножки сдвинуты назад на 38 мм по сравнению с прошлогодней моделью – невысоким байкерам здесь сидеть удобнее. Байк с одиноким спидометром и круглой яркой фарой – он очень напоминает Big Twin.

Сравнение само собою продолжилось, когда я завел мотор: взволнованный поимкой, он тут же начал шевелиться на резиновых креплениях, как еж в корзине. Но как только увеличил обороты, стал работать мягче – как еж, слегка ус-

XL1200R Roadster

Передний сайлент-блок крепления двигателя.

Одна из поперечных тяг, снижающих вибрации.



Циферблат Custom.

покоившийся (если я случайно не закрывал правой ногой кожух воздушного фильтра). Осталось по-круизеровски откинуться назад и приготовиться к размеренной езде.

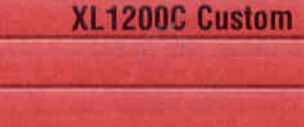
Custom куда меньше искушал меня испытать новообретенную плавность хода на высоких оборотах – она скорее пригодилась бы во время длительных поездок, а не в моем коротеньком рейде по австрийским холмам, времени было немного, а не горючего – его в 17-литровом бензобаке Custom хватит на длительную поездку. Особого труда не составило прочувствовать, что измененная версия Harley не утратила отзывчивости и на низких оборотах.

В поворотах XL1200C начинал скрежетать: трубы глушителей касались земли даже раньше, чем у 1200R. К тому же из-за сильного наклона вилки его самого немного заваливало на бок. Тем не менее, управляемость его неплоха, мотоцикл «стоит» в вертикали и прямолинейности достаточно стабильно.

О резине. Конструкторы честно признались, что установили толстую заднюю шину вовсе не для того, чтобы обеспечить наилучшее сцепление колеса с поверхностью, а из соображений эстетического свойства. Это чисто «по-харлеевски»: в серии кастомов фирмы стиль всегда доминировал над технической составляющей. Поэтому я без зазрения

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Модель Harley-Davidson Sportster	XL1200R Roadster (XL1200C Custom)	XL883 (XL883C Custom)
Модельный год	2004	2004
Сухая масса, кг	251 (255)	251 (255)
Габариты, мм	2245x713 (2275x668)	2260x693 (2275x668)
Дорожный просвет, мм	141 (111,8)	141 (111,8)
База, мм	1520	1520
Высота по седлу, мм	713 (668)	693 (668)
Вылет, мм	116,8 (119,4)	116,8 (119,4)
Угол наклона рулевой колонки, град.	29,6 (30,1)	29,6 (30,1)
Объем бензобака, л	12,9 (17)	12,9 (17)
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	2-цилиндровый, V-образный (45°), 4-тактный	
ГРМ	OHV, 2 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	1202	883
Размерность, мм	88,8/96,8	76,2/96,8
Степень сжатия	10,0	9,0
Макс. мощность, л.с./об.мин	70/6000	53/6000
Система питания	карбюратор	карбюратор
Система охлаждения	воздушная	воздушная
Система запуска	электростартер	электростартер
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	зубчатым ремнем	зубчатым ремнем
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама	дуплексная, трубчатая, стальная	
Передняя вилка	телескопическая, нерегулируемая	
Задняя подвеска	маятниковая, с двумя амортизаторами, регулируемыми по преднатягу	
Тормозная система	раздельная, гидравлическая	
Передний тормоз	2 диска Ø 292 мм, 2-поршневые скобы Nissin (1 диск)	диск Ø 292 мм, 2-поршневая скоба Nissin
Задний тормоз	диск Ø 292 мм, 1-поршневая скоба	
Передняя шина	100/90-19 (MH90-21)	100/90-19 (MH90-21)
Задняя шина	150/80-16	150/80-16



XL1200C Custom

XL883C Custom



В каждой детали своя эстетика.

совести и боязни обидеть назвал бы XL1200C самым непрактичным из двух новых 1200-х. При всем при том, даже если для вас стиль важнее всего, знайте, что XL1200C Custom едет так же хорошо, как и выглядит.

XL883 И XL883C CUSTOM

На первый взгляд, новый XL883C почти ничем не отличается от более мощного собрата. Вытянутый, прекрасно проработанный в деталях «младший», безусловно, очень интересный мотоцикл (тем более с громким именем на бензобаке). И коль 883-кубовый двигатель остался без изменений и тоже установлен на сайлент-блоках, это означает, что невысокие технические характеристики V-образного двигателя стало возможным использовать полнее.

С другой стороны, у 883-кубового V-образного мотора совсем не сильны «нижние» обороты, посему для езды побыстрее надо «откручивать» газ. Радуйтесь: мотор не вибрирует, когда обороты доходят до предельных режимов.

883-й не выиграет соревнование на достижение максимальной скорости, но со светофора точно рванет первым. И если ваш предыдущий байк был послабее, XL883C вам, ручаюсь, понравится: его максимальная скорость – 150 км/ч. Но даже на 110 км/ч Custom в удовольствие: он идет очень плавно. А быстрее и не надо – поскольку стекла-ветровика нет, шея не выдержит долго «работать» на удержание головы на плечах.

Для многих байкеров, а особенно байкерш, эргономические изменения модели покажутся очень значительными и значимыми: здесь обычного размера рукоятки руля, достаточно мягкий рычаг сцепления, недалеко выдвинутые вперед подножки и низкое сиденье, – все это упрощает контроль над машиной на небольших скоростях. Кому-то все это покажется тем более важным, что Harley по-прежнему тяжел – 255 кг. Управляемость, как и на «большой версии», назову ее так – медленная, дорожный просвет невелик. Все на XL883C создано так, что



на нем следует ездить не торопясь, расслабясь и наслаждаясь проплывающими мимо красотами.

Те же слова и оценки справедливы и по отношению к базовой модели – XL883. У нее, в отличие от XL1200R, сиденье одноместное, один передний тормозной диск, спидометр – циферблатный. Маленький бензобак и визуально «незагруженная» задняя часть создают превосходный стиль. Никаких излишеств! Байк красят в четыре цвета (другие Sportster будут одной из 33 расцветок и с бензобаками разных размеров, причем баки подходят ко всем новым моделям XL 2004-го модельного года).

Но самое важное в переработанном XL883 заключено в том, что он приятнее на дороге, чем «большой брат». Что же лично до меня, то он превзошел все мои ожидания! В мотоцикле сочетаются преимущества шасси от 1200R с динамикой 883C. Это – по сравнению с ожиданиями. Но и перехвалить его не удастся. Даже по меркам других твинов, XL883 не назовешь особо шустрым, податливым в управлении, не стану врать – машинка эта не так уж и удобна. И все-таки его сполна наделили тем, что и должно быть во всех «Харлеях»: порода. Взглянешь на это божество – и сердце замирает. И цена его вполне нормальная – только чуть дороже, чем подобные аппараты в прошлом сезоне (так ведь теперь в цену входит и иммобилайзер). Если продолжить о деньгах, то бойтесь искусов: XL883 заставит раскошелиться на всякие разные допприбамбасы из Милуоки.

Скромность на грани аскетизма.

Честно говоря, еще недавно я никому не посоветовал бы покупать Sportster HD. Ну, разве что если бы кто-то о-о-очень сильно хотел заиметь Harley и не мог себе позволить ничего лучшего. Новые модели – советую: они вобрали все лучшее от предшественников и избавились от значительных недостатков.

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

БЕШЕНЫЙ КАКОЙ-ТО...

YAMAHA *Banshee YFZ350, ATV*

Год выпуска **2003** | Двигатель **347 см³** | Мощность **51,6 л. с.** | Масса **187 кг** | Максимальная скорость **125 км/ч** | Ориентировочная цена **$8 000**



Случалось ли вам «живьем» видеть зимние трековые автогонки? Автомобили с бешеной скоростью несутся по льду, свирепо ревут двигатели, буксуют колеса, но болиды точно идут по заданной траектории, оставляя за собой облако снежной пыли да вопросы на трибунах: «Как это у них получается?..»

Теперь и я усаживаюсь в седло (пусть и мотоциклетное) четырехлапого хулигана с выпяченным вперед подбородком, туповатой мордой и спортивной наружностью – от такого добра не жди. Двухцилиндровый двигатель выглядит вроде бы дружелюбно, хотя рабочий объем 350 см³ и два свирепых «саксофона» выхлопной системы предупреждают: знакомство будет не из легких.

Дергаю кик, завожу «водянку», и пока она, отплевываясь, прогревается до рабочей температуры, устраиваюсь на «рабочем месте» и запоминаю, что да как устроено. «Снегоходный» рычажок газа, короткоходное «мужское» сцепление, отсутствие каких-либо контрольных приборов в принципе – словно немое предупреждение любому ковбою: все внимание – на дорогу!

Не сомневаюсь, мало кому удавалось по-человечески тронуться на Banshee с первого раза. ATVшка, не успев дернуться, или сразу же «задохнется», или понесет, словно дикая лошадь. Ни о какой размеренной езде на этом «квадрике» и речи быть не может! Мотор просто «не понимает» малых оборотов и откровенно чахнет, если насиловать его малонагруженными режимами. Трогаться с места приходится на хорошем газу, и надо не переборщить, не дать сразу вырваться наружу всему «поголовью» под 52 «лошади». Благо, снегоходная «гашетка» газа спасает и вовремя загоняет «беглецов» назад, в мотор. Именно в такие моменты, когда уже не контролируешь ускорение, большой палец правой руки по инерции (с тобою вместе) отдаляется от рукоятки. Газ при этом автоматически сбрасывается.

Но когда большой палец уже прошел «курс повышения мастерства», а связь между рычагом газа и двигателем кажется наладилась, я сильнее прежнего давлю на «гашетку» и понимаю: двигатель Banshee



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha Banshee YFZ350
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	176
Снаряженная масса, кг	187
Энерговооруженность, л.с./кг	1/3,6
Габариты, мм	1855/1100/1080
База, мм	1280
Колея спереди/сзади	895/835
Высота по седлу, мм	800
Вылет, мм	40
Продольный наклон шкворня, град.	9
Объем бензобака/резерв, л	12,0/2,5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см³	347
Диаметр/ход, мм	64x54
Степень сжатия	6,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	51,6/6500
Литровая мощность, л. с./л	150
Система питания	карбюратор
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая
Передаточные числа	1 – 2,461; 2 – 1.812; 3 – 1,500; 4 – 1.250; 5 – 1,045; 6 – 0,875
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	независимая на двойных поперечных А-образных рычагах
Ход колеса, мм	230
Задняя подвеска	зависимая, маятниковая с прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	220
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передние тормоза	дисковые, 1-поршневые скобы
Задний тормоз	диск диам. 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина (давление, атм.)	камерная AT21x7-10 (0,25)
Задняя шина (давление, атм.)	камерная AT20x10-9 (0,25)

– атомная бомба. В миниатюре. Обуздать ее мощь под силу либо профессионалу, либо человеку, который не торопится сломать себе шею в один присест и предпочитает постепенно знакомиться с буйным гоночным характером «квадрика».

Говорить о том, что Banshee все-таки трактор и способен передвигаться по бездорожью, – глупо! Судите сами, каким должно быть это самое бездорожье, если скорость, которую «квадрик» развивает на прямых, достигает 120–125 км/ч. И это без какого-либо тюнинга или прибамбасов, коих на Banshee продается великое множество. Видели бы вы, как он, бешеный, передвигается по земле! При разгоне его плоские задние покрышки просто разрывают землю в клочья, а «передок», лишь иногда касаясь земли, получает новую коррекцию рулем. Еще через мгновение пластмассовый дьяволенок вновь летит где-нибудь над колхозным полем или гоночной трассой, поднимая за собой смерч из грязи или те же самые облака снежной пыли…

Вам понадобятся крепкие нервы и рама, способная выдерживать чудовищные нагрузки от мощного двигателя и ходо-



Многие меняют «гашетку» на обычную мотоциклетную ручку. Я не советовал бы.

вой части. Ведь прыжки на высоту до трех метров для этого «спортсмена» – плевое дело.

Как раз для жизни спортивной из этого ATV и удалили аккумулятор, электростартер, передачу заднего хода. Самого водителя, чтобы он мог лучше управлять, сместили ближе к рулю. «Рулежку» сделали острой, а за счет увеличения угла наклона шкворней повысили и стабилизирующую силу на руле. С другой стороны, благодаря именно таким решениям «дьяволенок» избавлен от сильной отдачи в руль при ударном сжатии передней подвески, ход которой, к слову сказать, составляет совсем не «паркетные» 230 мм. С «кормою» тоже не промахнулись – установили моноамортизатор рюкзачного типа с полным набором регулировок и ходом 220 мм.

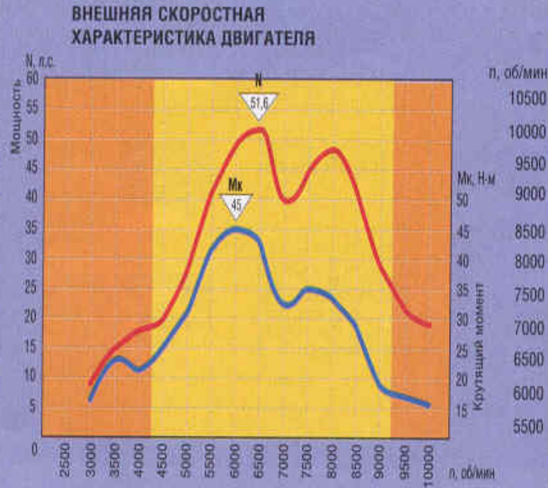
Но если прыгать ему и вправду дозволено (хоть с пятого этажа!), то перевозить великанов или даже тех, кто чуть выше среднего роста, у нашего спортсмена вовсе не получается. Как только начинаешь глубже свешиваться в поворотах, колени тут же упираются в передние крылья, многократный контакт с которыми потом «напоминает» о себе очень долго. А низко расположенный руль создает дополнительные трудности в управлении даже невысокому человеку, особенно при торможении. Спасибо передним дисковым тормозам: не «хватают» намертво, а работают апатично, не перетормаживают и не доводят дело до юза. Чтобы не вызвать усталость рук, это, несомненно, полезно. Однако не думаю, что кому-нибудь пришло бы в голову ставить это во главу угла достоинств этой конструкции, ведь речь идет о безопасности и здоровье пилота… С другой стороны, допускаю и следующее. Конструкторы намеренно сделали передние тормоза «ватными» – дабы не усугублять и без того излишнюю

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Диаметр разворота, м	7,2
Макс. скорость, км/ч	125
Минимальный дорожный просвет, мм	135
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

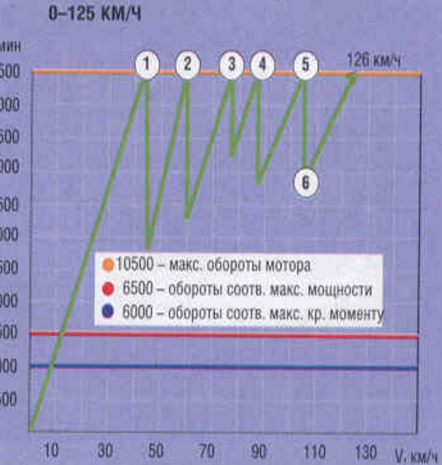


«Шоссейный» мотор в раме ATV – это круто!

ВНЕШНЯЯ СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ



УСЛОВИЯ РАЗГОНА НА ПЕРЕДАЧАХ 0–125 КМ/Ч



ТЕСТ-ОЦЕНКА*

YAMAHA Banshee YFZ350, ATV



ДВИГАТЕЛЬ

От назначения Banshee проистекает и характер двигателя. Реализовать весь потенциал гоночного мотора (заимствованного, между прочим, у спортбайка RD350) можно только на специализированных грунтовых трассах. Для зимы его мощности и темперамента порой слишком много даже для профессионалов.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Жесткое, с умеренно коротким рабочим ходом, информативное сцепление. Типичное для спортивной техники Yamaha переключение передач – жесткое на ходу и невнятное в статике.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Прочное, компактное шасси, опирается на легкие энергоемкие подвески, они в совокупности – подвески и шасси – способны выдержать страшные нагрузки.



ТОРМОЗА

Не самая сильная сторона этого «спортсмена».



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Небольшой вес, низко расположенный центр тяжести, широкие возможности в настройке подвесок под конкретную трассу и вес пилота дарят чувство полного контроля над Banshee на высокой скорости.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Злой гоночный мотор и комфорт пилота – вещи несовместимые. Вместе с тем местоположение площадки для ног и длинное, правильной формы сиденье (с удобными для свешивания в поворотах боковинами) здорово помогают при «работе» на трассе.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Выверенная эргономика рабочего места, удобно расположенные опорные элементы, небольшой вес и дисковые тормоза спереди и сзади – четыре основания оставаться спокойным за рулем.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Смесь джипа (два управляемых колеса), снегохода (рычаг управления газом) и спортбайка (сцепление с принудительным приводом от руки и 6-ступенчатая КП со сближенными числами) – вполне работоспособное сочетание.



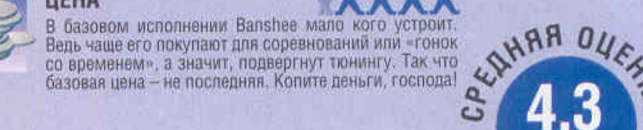
ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Отсутствие приборов – знак полного отказа от жизни на «гражданке». Две фары головного освещения и миниатюрный задний стоп-сигнал – дань потребностям покупателей: кто-то захочет поездить на аппарате и в темноте.



ЦЕНА

В базовом исполнении Banshee мало кого устроит. Ведь чаще его покупают для соревнований или «гонок со временем», а значит, подвергнут тюнингу. Так что базовая цена – не последняя. Копите деньги, господа!

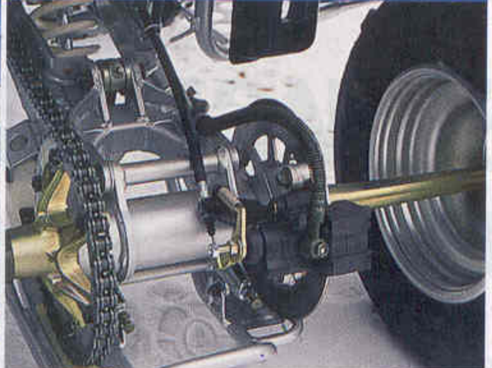


СРЕДНЯЯ ОЦЕНКА
4,3
балла
YAMAHA YFZ350

*По 5-балльной шкале.



Энергоемкий амортизатор опирается на усиленный нижний рычаг подвески.



Чисто спортивный вариант – алюминиевый маятник задней подвески, привод цепью только на задние колеса.

поворачиваемость Banshee (который, по определению, обладая переизбытком мощности и короткой базой, по-другому ездить просто «не умеет»). Впрочем, не важно, разгоняешься ли «на все деньги» или же активно тормозишь двигателем, подопечный почти всегда (во всяком случае во время теста все складывалось именно так) двигался в боковом заносе, так что мощные передние тормоза ему и вправду как бы и не нужны…

А вот с задним, тоже дисковым, явно переборщили. И хотя диаметр тормозного диска был уменьшен, а элементы тормозной системы заимствованы у утилитарного (в меру) Warrior (ближайшего родственника Banshee), все равно задний механизм работает чересчур цепко. Да и покрышки Dunlop с индексом «KT 877» не показались мне «добросовестными» на торможении. По крайней мере, того мощного замедления, что ожидал от двух широченных колес размером 21x10-9, я так и не получил.

Сам же пилотаж доставил несказанное удовольствие! После непродолжительных тренировок и основательного знакомства с «характером» Banshee на прямых я смог уверенно – с боковым скольжением – проходить повороты, выполнять сложные перестроения на высокой скорости и так же, как те драйверы на треке, мчаться с огромной скоростью по снежному насту и лишь иногда в коротких приземлениях направлять злодея по заданной траектории… Потрясающе!

Благодарим компанию **«Панавто Ко»** за предоставленный ATV, фирму **«Автоконцепт»** за экипировку, тюнинг-ателье **«Гипер-Байк»** в Москве за возможность провести испытания на мощностном стенде **Dino-Jet**.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

НАЧИТАВШИСЬ ПЛАТОНА



APRILIA Scarabeo 200, скутер

Год выпуска **2003** | Двигатель **176,3 см³** | Масса **148 кг** | Максимальная скорость **125 км/ч** | Ориентировочная цена **$5500**

По древнегреческому мифу, который Платон пересказал в одном из своих трудов, давным-давно на земле жили мужчины, женщины и андрогины – двуполые существа. У богов они ничего не клянчили, но и не приносили им жертв. Зевс разгневался: как смеют его не ублажать! И в наказание рассек каждого андрогина-гордеца (гордячку?) пополам (а заодно мужчин и женщин). И якобы с тех пор каждый из нас, утверждает мыслитель, мучительно ищет свою вторую половину.

Не знаю, как кому, но лично мне не хочется верить в то, что мои предки гермафродиты. Согласен назвать себя потомком обезьяны, рыбы, да хоть крокодила, но не посягайте на мое мужское начало! Платон мне друг, но истинный мой пол дороже!

«А причем здесь мотоциклы?» – резонно спросите вы. А вот причем. Сильно подозреваю, что конструкторы Aprilia тоже читали Платона, но не стали, подобно мне, горячиться по поводу преимуществ тех или иных гениталий, как признака полов, а вычленили суть, которую цинично назову философско-коммерческой: что такое гармония унисекс в мотоциклах, и как ее сотворить, чтобы ее покупали одинаково охотно мужчины и женщины. Ответ, считаю, нашли, поскольку вижу перед собой Scarabeo.

«Автоматический мотоцикл» – такой термин предложили маркетологи компании для этого типа скутеров. Сошедший с конвейера в 2000 г. «тиражом» более 35 000 экземпляров, он в одинаковой мере полюбился ездящей публике обоих полов и по сей день уверенно лидирует по продажам среди скутеров среднего класса. Дизайнеры изучали, по нраву ли покупателям стиль и внешность скутера, чтобы сделать его запоминающимся – и строгим, и обаятельным. У Scarabeo всего этого не отнять… Давайте же «поползаем» по его упругому «телу».

Передний обтекатель – с тонированным лобовым стеклом, «организованными» боковыми дефлекторами, утопающими в них оранжевыми поворотниками и большой мультифокальной фарой – она, как вышколенная служка, поворачивается вместе с рулем на угол 26,5°. Фара превосходно освещает дорогу и на прямых и, что немаловажно, в поворотах.

Со Scarabeo все просто. Легким движением кисти поворачиваем ручку газа до упора – ее пределы вращения специально не «растянуты» (всего 60° против общепринятого стандарта 75–90°), что конечно же удобно при езде по городу, и растворяемся в плавном бесступенчатом ускорении. Разгон завершается, когда стрелка спидометра показывает 145 км/ч… Прибор бессовестно льстит: на стенде предел разгона – 125 км/ч. Ну да ладно, дело не в стрелках… На Scarabeo можно, не опасаясь помешать водилам авто, вывалиться на скоростное шоссе, уверенно совершать обгоны (иногда я даже находил себя в крайней левой полосе, а уступал дорогу лишь скоростным автомобилям). Осталось загадкой, каким это образом скутер, ориентированный прежде всего на городское использование, не располагающий развитой передней облицовкой, остается «равнодушным» к порывам ветра и верен взятому курсу: при прострелах между фурами мне не страшно убрать руки с руля.





«Колье» от Aprilia.



«Бегемотова пасть» емкостью 55 л.

И еще про ветер. Всем, кто предпочитает именно такой стиль езды, настоятельно рекомендую приобрести к скутеру одежду не только стильную, но и «правильную» – со «стоячим» воротником. Это для надежной защиты спины и шеи от тех завихрений, которые на больших скоростях бушуют за спиной.

Разогнавшись со страшной силой, будьте уверены, что Scarabeo также быстро и остановится – он такой, он может. Попотев над замерами тормозного пути, я в том убедился, хотя тормоза Scarabeo и напоминают велосипедные. Но двигаетесь ли на полной скорости с пассажиром по шоссе или же пуляете по городу



в одиночку, будьте уверены, что на них всегда и в любой ситуации можно положиться. «Недостаток», пожалуй, только один: из-за низко расположенного руля и типичной для скутеров «табуреточной» посадки на торможении нагрузка на руки пилота слишком высока, ее с трудом выдержит неподготовленный человек. У меня после трех тестовых дней приятно болели мышцы рук – словно я пилотировал «адреналиновый» спортбайк, а не волшебную ладью с двигателем 200 см³.

Его «таланты» радуют чрезвычайно. При относительно невысокой мощности – 15 л. с. и снаряженной массе 148 кг для разгона до «сотни» скутеру требуется всего 13 секунд, причем за первые шесть он набирает 70 км/ч.

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Диаметр разворота, м	4,9
Угол поворота руля, град.	53
Просвет без нагрузки, мм	173
Просвет при нагрузке 80 кг, мм	154

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма годовой страховки, руб.	19 800
Цена тестируемого мотоцикла, $	5500
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2000
Снаряженная масса, кг	148
Габариты, мм	2075/900/1225
База, мм	1380
Высота по седлу, мм	800
Макс. нагрузка, кг	180
Объем бензобака/резерв, л	9/2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	176,3
Диаметр/ход, мм	62x58,4
Степень сжатия	11,2
Охлаждение	жидкостное
Система питания	карбюратор
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, ход 110 мм
Задняя подвеска	маятником служит блок двигатель–трансмиссия, ход 105 мм
Тормозная система	раздельная спереди и сзади
Передний тормоз	диск ∅ 260 мм, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск ∅ 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина (давление, атм.)	100/80-16 (1,9–2,0)
Задняя шина (давление, атм.)	130/80-16 (1,9–2,2)

Если полагаете, что двигатель в паре с вариатором «дает жару» только на низах, то глубоко заблуждаетесь.

При создании Scarabeo, выложились «по полной» не только конструкторы-мотористы. Разработчики ходовой и даже вечно чем-то недовольные испытатели не зря потратили время и силы: покупатель получит максимум удовольствия при езде по дорогам разной степени погрешности. Подвески – средство создания комфорта для пилота – в связке с красивыми, большими, почти мотоциклетными колесами работают «как следует» и дают экипажу

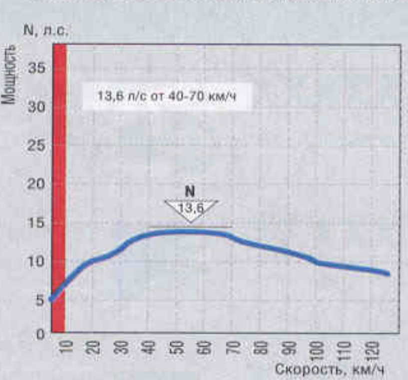


Для ног моей второй половины... А ведь как красиво «корма» смотрится, когда подножки в сложенном виде – попробуй найди...

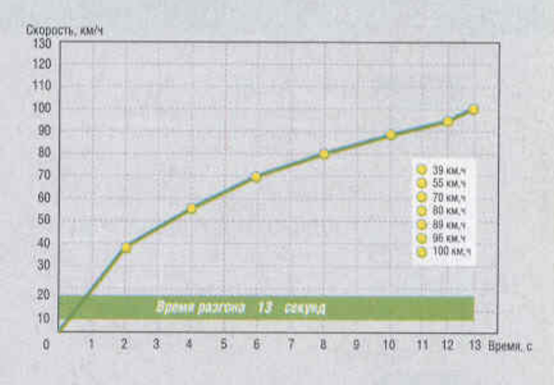


А чемоданчик-то съемный...

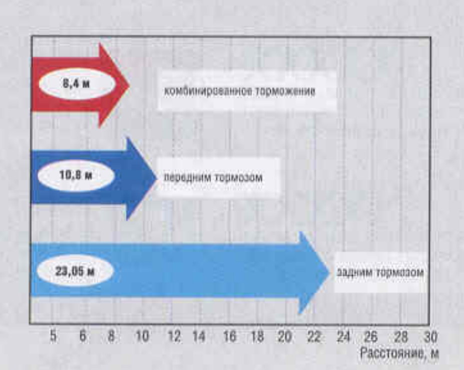
ВНЕШНЯЯ СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ



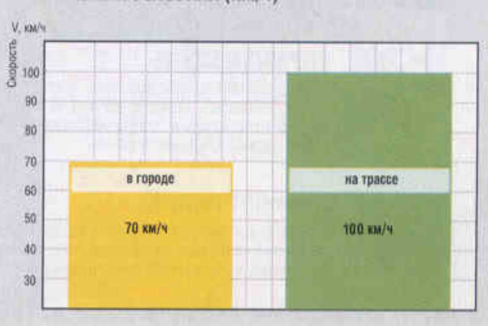
ВРЕМЯ И УСЛОВИЯ РАЗГОНА (0–104 КМ/Ч)



ДЛИНА ТОРМОЗНОГО ПУТИ С 60 КМ/Ч ДО 0



КОМФОРТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В РАЗНЫХ УСЛОВИЯХ (КМ/Ч)



удивительную плавность хода при езде по дорогам любого качества.

Вот и выходит, что в Aprilia сотворили нечто вроде андрогина – существо абсолютно самодостаточное: в нем удачно сочетаются кокетливая привлекательность (это женское) с юркостью и динамикой малокубатурного спортбайка и нерушимостью «устояния» на шоссе (мужское) с комфортом туристического мотоцикла. Наложение достоинств образует аппарат unisex.

Насколько бурно, как рассчитывали парни из Aprilia, примет публика с кошельками наперевес новую концептуальную инженерию? Если опираться на логику старины Платона (в Scarabeo «встретились» мужская и женская половинки – и воцарилась гармония формы), то должна принять. Да простит меня мыслитель за столь вольную трактовку его мыслей.

Благодарим компанию «**Италмото**», официального дистрибьютора в России марок «Aprilia», «Benelli» и «Moto Guzzi» за предоставленный скутер и помощь в организации фотосъемок; тюнинг-ателье «**Гипер-Байк**» в Москве за возможность проведения испытаний на мощностном стенде «Dino jet».

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

APRILIA SCARABEO 200, скутер



ДВИГАТЕЛЬ

Не слишком мощный, но очень «отзывчивый» и экономичный. За счет удачной настройки трансмиссии связь «ручка газа–заднее колесо» почти мотоциклетная.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Заводские настройки подвесок и рама, усиленная под новый, более мощный двигатель, согласуются с весом скутера, его назначением и развиваемыми скоростями.



ТОРМОЗА

Цена за сверхмалые показатели тормозного пути – повышенные усилия на руки пилота и тормозные рычаги.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Скутер создан таким образом, что он подвижен в городе, и вместе с тем ощущаешь стабилизирующую силу на руле. Она-то и помогает Scarabeo оставаться таким непоколебимым при движении по шоссе и при порывах бокового ветра.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Специальный материал седла и развитая поддержка «спины» помогают водителю оставаться на рабочем месте. Ветрозащита пилота спереди эффективная, но создается малоприятная турбулентность в зоне затылка.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Просто появляется еще один счастливчик, получающий удовольствие от езды по городу или дальнего путешествия.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Рычаги переднего и заднего тормозов не регулируются по начальному положению. Достаточный обзор в зеркалах заднего вида. Малый угол поворота ручки газа (от упора до упора). Невелик диаметр разворота.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Оформленная единым блоком приборная панель приятна глазу, вполне, хоть и не абсолютно, информативна. Развитая светотехника делает аппарат очень заметным на дороге и днем, и ночью.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Органы управления не вызывают напряжения. Фара очень прилично освещает дорогу в темноте. Сцепление шин и на сухом, и мокром покрытии похвально.



ЦЕНА

В стандартное оснащение скутера входят большой задний кофр, дождевик для водителя и фирменный брелок от Aprilia. Кто больше?



*По 5-балльной шкале.

ЖИТЬ СТАЛО МЯГЧЕ...

Тутаевский моторный завод начал выпуск 4-колесного мотоцикла «Рысь-2». Напомним, первую модель «Рыси» собирали с ижевской «водянкой» и многофункциональным жестко закрепленным мостом, она появилась еще в 1997 году. Вездеходы выпускались малыми партиями по сей день, однако жесткий «зад» ограничивал круг пользователей машины. И вот тутаевские конструкторы его подрессорили. Причем сохранилась возможность использовать понижающую передачу, задний ход и блокировку дифференциала.

Дебют «Рыси-2» состоялся в самом конце прошлого года на выставке «ТНК-Машиностроение» в Москве.



ЕЩЕ ОДИН КАРАКАТ

На ковровском ЗиДе собрана первая партия внедорожных мотоциклов «Брод» на облегченных шинах сверхнизкого давления. В основе макси-трайка «нормальный» ЗиД-200. Трансмиссия оснащена промежуточным валом в задней передаче и двухрядной цепью. Тормоз один, зато гидравлический – от вазовской «классики», с диском на задней неразрезной оси. Несмотря на относительно большую массу (255 кг), вездеход плавает, а на ровной местности может везти двоих и разгоняться до 50 км/ч.

«ИЖМАШ» РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ К РОССИЙСКОМУ РЫНКУ?

На ежегодном совещании руководителей ОАО «Ижмаш» с дилерами было заявлено о начале проведения политики гарантийного обслуживания мототехники предприятия. Программой предусматривается предоставление ЗИПов, сертифицирование деятельности гарантийных станций, введение единой технологии ремонта и предпродажной подготовки мотоциклов. Решено организовывать станции техобслуживания, создавать консигнационные склады техники в регионах, что позволит возродить сервисную сеть техобслуживания «Ижей». Благодаря этому российские потребители избавятся от массы хлопот, связанных с покупкой новых аппаратов и поддержанием их работоспособности. Похоже, «Ижевские мотоциклы» разворачиваются в сторону российского рынка. Напомним, львиную долю производимой в Ижевске техники предприятие в последние годы отправляло на экспорт.

Руководители завода отметили, что количество дилеров изготовителя возросло в четыре раза. Если дела пойдут в соответствии с принятой программой, то в новом году объем продаж мотоциклов «Иж» должен увеличиться еще в полтора–два раза.

«ЭНЕРГИЮ» – В МИРНЫХ ЦЕЛЯХ!

В недрах ракетно-космической корпорации «Энергия» существует производство товаров народного потребления. Один из таких товаров – электротрайк. Он предназначен для людей с ограниченной подвижностью, но вместе с тем и для всех, способных ощутить кайф от бесшумной езды. Два 16-дюймовых мотор-колеса мощностью по 500 Вт питаются от двух автомобильных аккумуляторов. Масса аппарата – 170 кг, скорость – до 25 км/ч.



ИРБИТ–СИЭТЛ, ДАЛЕЕ – ВЕЗДЕ



Фото: «Урал»

Какие русские марки знают во всем мире? «Калашников», «МИГ», а с недавних пор – и «Урал». Стенд американского представительства Ирбитского мотозавода вызвал немалый интерес на зимней мотоциклетной выставке в городе Сиэтле, штат Вашингтон. Многие посетители сочли своим долгом отполировать сиденья одной из пяти (а то и всех) уральских моделей: «Волк» (он вызвал наибольший интерес), «Ретро», «Gear-Up», «Турист» и «Классик». Последний просто потряс: его коляска отделана велюром и натуральной кожей! Завсегдатаи шоу, помнящие первое появление «Урала» в Сиэтле три года назад, отметили возросшее качество окраски и отделки. Нынешней зимой компания примет участие еще в четырех американских выставках. Между прочим, каждый показ приносит несколько выгодных контрактов.





КАРМАННЫЙ ЛИМУЗИНЧИК

YAMAHA NEO'S, скутер

Елена ПОКРОВСКАЯ, фото автора

Улицы Москвы днем уже давно одна сплошная пробка – что зимой, что летом... Впрочем, летом пробки плотнее. «Малоформатный» скутер легко обставляет четырехколесных «крокодилов». Пора покупать... Но какой выбрать? Да еще, подсказали знающие люди, моторы многих из них «задушены» производителем, и быстрее велосипедов ехать «не хотят». Огромные Burgman или T-Max слоноподобны и для меня явно велики по размеру и «тяжелы» по цене. Вот и приобрела 100-кубовую Yamaha Neo's за $3000. Овальные глаза-фары, запоминающаяся форма заднего фонаря, «поворотники» с оранжевыми лампами, плюс характерный цвет «серебристый металлик» – это почти что двухколесный «Мерседес» E-класса. Шильдики «100» на боках и спидометр, размеченный до 130 км/ч, – вот и все внешние отличия от 50-кубовой модели.

С тех пор прошло два года. 12-тысячный пробег выдают лишь показатель на одометре, новая покрышка заднего колеса да несколько царапин на лакированных боках – следы соприкасаний с автомобилями. Но ни разу Neo's не подвел. Ровно и весело разгоняется с места до крейсерских 70 км/ч – ухожу со светофора наравне с общим потоком, откручивая ручку газа лишь наполовину. По достижении на спидометре отметки «80» темп разгона несколько падает, и, продвинувшись еще, стрелка замирает между 110 и 120 км/ч. Тяга ровная, без провалов и подхватов – под стать респектабельной внешности.

Благодаря принудительному охлаждению вентилятором двигатель абсолютно не склонен к перегреву даже в безветренную 30-градусную жару. По сравнению с собратьями с жидкостным охлаждением, мотор более шумный. Но другое его качество – со знаком «плюс»: он экономичен. Бензина в 7-литровом баке хватает на 200 километров. Желать большего в городе было бы чрезмерным!

Сочетание небольшой ширины и короткой базы – это возможность просочиться в любую щель в монолите автомобильных тел, а дорожный просвет позволяет смело штурмовать высокий бордюр (так ведь пробки иногда вынуждают!) и чувствовать себя уверенно и на дачном бездорожье.

Тормозной 190-мм диск и 2-поршневая скоба Brembo переднего колеса не дают повода для волнений даже после нескольких торможений «с 80 до 0». Барабанный тормоз сзади, на мой взгляд, излишне мягкий, зато при работе с ним отчетливо чувствуется та грань, за которой колесо срывается в скольжение.

Бескамерные 12-дюймовые шины Continental Zippy с направленным рисунком протектора на обоих колесах на мокром асфальте держат лишь чуть хуже, чем на сухом. Старая покрышка заднего колеса после дождевых поездок, бывало, прокалывалась мелкими стекляшками – после четвертого за месяц прокола пришлось ее заменить. К слову, передняя и задняя



шины невзаимозаменяемые – это непрактично. Зато на пользу управляемости.

Посадка за рулем достаточно свободная, классическая – с прямой спиной и почти прямыми руками. На руле спидометр и указатель уровня топлива с белыми, «по-мерседесовски», шкалами на бежевом фоне. Удобно то, что указывается уровень топлива и после недельной стоянки.

«Визитная карточка» «ямаховских» скутеров – многофункциональный замок зажигания. Им производится еще и блокировка руля и управление замком седла: чтобы отомкнуть замок багажника, достаточно повернуть ключ влево.

Зеркала заднего вида не вибрируют вовсе, правда, угол обзора в них маловат для города. Не видеть того, что происходит на дороге вокруг тебя, опасно. Возможность для перевозки пассажира предусмотрена – седло сзади широкое и удобное. Это вам не Aerox с его седлом-жердочкой, с которой, того и гляди, сковырнешься!

Под седлом «прячутся» горловины бензо- и маслобаков, в багажную емкость свободно помещается шлем-интеграл, еще и остается место для литровой канистры с маслом.

Ни багажник, ни место под него не предусмотрены. С одной стороны, это правильно – нечего портить солидность «мерседесовского» облика торчащими железяками. С другой, вечно приходится надевать багажную сетку или рюкзак на спину.

Развитые пластиковые облицовки исправно защищают седока и «сердце» скутера от водяных брызг и дорожной грязи. На крейсерской скорости вполне хватает штатной ветрозащиты, так что особой надобности в дополнительном стеклышке-ветровике не возникает.

Телескоп Paioli спереди и амортизационная стойка сзади достаточно энергоемкие – в сочетании с 12-дюймовыми колесами исправно «глотают» неровности дорожного покрытия. «Пробивать» вилку до упора не случалось.

Если оценивать скутер в целом, я убеждена, что он полностью соответствует цене и назначению. В городе позволяет не обращать внимания на мигрирующие «стада» автомобилей, на даче покладисто возит по проселкам, довольствуется отечественной «горючкой» и двухтактной «синтетикой» «эконом-класса». Одним словом, я им довольна.

Общие данные: год дебюта – **1999** ■ сухая масса – **85 кг** ■ база – **1275 мм** ■ макс. скорость – **95 км/ч** ■ объем бензобака – **7 л**. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 2-тактный ■ система газораспределения – лепестковый клапан ■ система охлаждения – принудительная, воздушная ■ макс. мощность – **8 л. с.** при 7000 об/мин ■ система питания – карбюраторная ■ система пуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка ■ задняя подвеска – блок двигатель – трансмиссия. **Тормоза:** тормозная система – раздельная спереди и сзади ■ передний тормоз – дисковый ■ задний – барабанный ■ передняя шина – **120/70-12**, задняя шина – **130/90-12.**



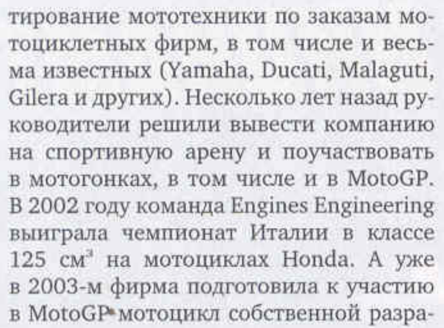
Дмитрий ЮДИН, фото Георгия САДКОВА и Дмитрия БУРЦЕВА

ИТАЛЬЯНЦЫ В ТРУБЕ

Россия намного ближе к миру MotoGP, чем вы считаете. Подтверждением чему информация о том, что специалисты итальянской инжиниринговой компании Engines Engineering приехали в подмосковный Дмитров, в НИЦИАМТ (по-простому – Дмитровский автополигон), проводить испытания мотоцикла GP125 в аэродинамической трубе. То есть осуществлять доводку аэродинамических свойств гоночного байка для сезона–2004.

Предыстория такова: у итальянской компании есть в России отделение (Eco Engines), в котором творят выпускники Строгановки (столичной художественной Академии), а само отделение тесно сотрудничает с НАМИ. Основное направление деятельности компании – проек-





тирование мототехники по заказам мотоциклетных фирм, в том числе и весьма известных (Yamaha, Ducati, Malaguti, Gilera и других). Несколько лет назад руководители решили вывести компанию на спортивную арену и поучаствовать в мотогонках, в том числе и в MotoGP. В 2002 году команда Engines Engineering выиграла чемпионат Италии в классе 125 см³ на мотоциклах Honda. А уже в 2003-м фирма подготовила к участию в MotoGP мотоцикл собственной разра-



Обрабатывают результаты в «центре управления полетами».

ботки. По окончании гоночного сезона по результатам пробного участия в гонках специалисты занялись совершенствованием байка. Помимо механических составляющих, полностью переработан аэродинамический обвес байка, то есть обтекатели, что и вызвало необходимость продувки в трубе с тщательными замерами результатов проведенных изменений.

Вот и приехали в Россию итальянцы во главе с главным специалистом фирмы по испытаниям и доводке Леонардо Троцци. Его сопровождали: Массимо Куффиани, главный дизайнер этого байка, Дмитрий Бурцев, один из ведущих сотрудников компании, а также гонщик Толмачи Габор, которому суждено выступать на испытуемом болиде в MotoGP-2004. Кстати, гонщик также «нуждался в продувке» – надо же понять и его аэродинамические свойства!

Началось все с продувки мотоцикла вместе с гонщиком в полной экипировке. Чтобы было видно, как воздух обтекает экипаж, из специального устройства перед «мордой» мотоцикла распылялась струя дыма. Подсвечиваемая с другой стороны мощным софитом, она давала четкое представление об организации воздушного потока. Посмотрев результаты, Леонардо распорядился снять со шлема гонщика гребешки и «антикрыло», установленные производителем, – эти детальки портили картину, правда, из-за своеобразной манеры гонщика держать голову.

Опять пошла продувка. Теперь шеф доволен. Но решил чуть-чуть приподнять край ветрового стекла. Поскольку испытывался настоящий байк с макетом обтекателя, изменение вносили так: добавляли на плоскости пластилина. И снова продувка. Гонщику предложили чуть поменять посадку.

Между тем ветер в трубе дует со скоростью 40 м/с, то есть 144 км/ч, а температура воздуха – минус 2°С (он подается с улицы, разумеется, без подогрева). Неудивительно, что Габор окоченел в своем

Продувка с веревочками (за рулем – манекен).



«Дуют» на живого гонщика…

гоночном комбинезоне из перфорированной кожи. Каждая продувка длится ровно три минуты – за это время приборы успевают считать все показания датчиков. Совершенство требует жертв, поэтому гонщик утепляется при помощи «поддевки» всего лишь из полиэтиленовых пакетов – поверх комбеза он ничего надеть не имеет права! Отмечу: предложение «принять чуть-чуть для сугреву» отверг с негодованием: «Я же спортсмен!».

Леонардо настаивает на пенопласте.

Тем временем выясняется, что компьютер не обработал результаты последнего теста. Надо повторить… Повторили, после чего посиневшего гонщика отпаивали горячим чаем. На этом рабочий день завершен – Габор улетел домой. Греться.

Габор: «Массимо хорошо – он утеплился!».

На следующий день за руль байка усадили облаченный в гоночный комбинезон полигоновский манекен – итальянцы называют его «дамми-пайлот»*. И мотоцикл, и манекен обклеили специальными кусочками распущенных веревочек – чтобы было видно, как потоки воздуха обтекают экипаж. После каждого теста вносились какие-нибудь изменения: сначала дизайнеры поменяли форму воздухоотводов радиатора, потом вообще их закрыли. Замер Cx (коэффициента аэродинамического сопротивления) показал: изменения практически не влияют на обтекаемость, а параметры охлаждения меняются!

Следом пошли работы с задней частью мотоцикла. Когда вставили кусок пенопласта между «нижним отделом спины» манекена и задней частью обтекателя, аэродинамика улучшилась – завихрений меньше, соответственно обтекаемость лучше.

Еще одна любопытная вещь: зачем меряют давление в полутора метрах позади мотоцикла? Оказывается, нужно ухудшить аэродинамическую обстановку в зоне возможного нахождения соперников – чтобы никто не вздумал воспользоваться аэродинамическим «мешком», не «спрятался» в его комфорте и отдыхал до самого финиша. Для этого даже попытались сделать нечто вроде спойлера на заднем обтекателе. Разрежение позади байка ощутимо уменьшилось, а турбулентность усилилась. «То, что нужно!» – радуется Леонардо.

* dumme (англ.) – манекен, он же – болван, тупица, чучело + pilot (англ.) – пилот, гонщик.

О ТРУБЕ

Аэродинамическую трубу НИЦИАМТа построили в 1986 году, оборудовали по тогдашнему последнему слову техники. Достаточно сказать, что почти вся измерительная аппаратура английская, шумоизоляция финская, а лопасти вентилятора (его диаметр – 7,5 м) изготовлены из какой-то очень редкой породы дерева. Мощность электродвигателя, вращающего вентилятор, – 1500 кВт. Система способна имитировать скорости до 200 км/ч. Число датчиков, измеряющих давление, – около 500. Комплекс аппаратуры автоматически вычисляет коэффициент аэродинамического сопротивления и массу других параметров.



Эскиз автора – Массимо Куффиани.

Произвели и множество не видимых глазу изменений обвеса, в том числе и канала инерционного наддува – и каждый раз с замерами… В конце концов, шеф испытателей удовлетворен: «Мы сделали все, что хотели!»

А на вопрос, почему именно дмитровскую трубу выбрали для проведения испытаний, Леонардо ответил, что его здесь все устраивает с технической точки зрения, а уж с финансовой – тем более…

Вот и говорю, что мы можем гордиться причастностью к миру GP: наши соотечественники участвуют в проектировании мотоцикла. Может быть, чемпионского.

Массимо: «Что бы еще улучшить?»

Она не круглая, но все равно – труба.

Александр ВАРЛАМОВ,
фото компаний-производителей

ВДОГОНКУ

СЮРПРИЗЫ МОТОР-ШОУ В БОЛОНЬЕ

**Хорошо стреляет тот,
кто стреляет последним.**
Окопная мудрость

Им трех мотоциклетных выставок мало! Милан, Париж, Токио – более чем достаточно для показа новинок 2004 года. Ан нет, осень сменилась зимой, и «цирк переехал» из мировых столиц в провинциальную Болонью. Кто еще не успел отстреляться и теперь палит вдогонку?

Да все тот же неугомонный боец – Ивано Беджио, монарх итальянского королевства Aprilia и его свита выкатили на всеобщее обозрение новое семейство под громким именем Pista. Заткнитесь, поручик Ржевский, это не то, о чем вы подумали: по-итальянски «pista» – «беговая дорожка». И новинки – ни что иное, как спортбайки RSV1000R Factory и RS125, переделанные для любительских гонок. Например, Factory отбросил «лишние» поворотники, фару, звуковой сигнал (похудев при этом на 8 кг), «оделся» в углепластиковый обтекатель. Перенастроенный двигатель и титановая выпускная система, сотворенная без оглядки на нормы шума, подняли максимальную мощность на 4 л. с. – до 142,7 л. с. Прибавка в среднем диапазоне оборотов еще существеннее – на 10 л. с.

В семейке Pista еще один новичок, и он тоже интересен – RS250. Да-да, тот самый спортбайк с 2-тактной V-образной «двойкой» мощностью 70 л. с., который недавно вывели из производственной программы как не вписавшийся в современные экологические нормы. А коняшка-то была хороша – пожалуй, из всего спортбайковского сонма она ближе всех подошла к настоящему «гранприйному» мотоциклу. Теперь же вообще рядом и сможет оттянуться в любительских гонках. Жаль, что для нее не предусмотрен «кит», способный вернуть гоночную «тачку» в ряд дорожных машин (для 125-кубовой и «литровой» Pista он существует). А то был бы тот еще «пистон» «зеленым»!

На стенде Aprilia блистал и супермотард SVX4.5, дебютировавший парой недель раньше в гонках (см. «Мото» № 1-04). Представители компании объявили, что этот революционный аппарат с впрысковой V-образной «двойкой» в новом сезоне откатает все этапы чемпионата мира «Супермото».

В гамме Ducati очередная «спецсерия»: стритфайтер Monster 620 Capirex – он так окрещен в честь гонщика Лориса Капиросси, героя прошедшей серии MotoGP: победный красный цвет, подчеркнутый белыми полосами, «персональный» номер Капиросси – 65 – на полуобтекателе и, как водится для итальянских «спечиале», углепластик в панелях облицовки, пе-





BMW K1200LT: фейслифтинг, «гидропротез», форсированный двигатель.



Ducati Monster 620 Capirex – в честь героя гоночных трасс.

реднем крыле и даже деталях выпускной системы. Кроме того, задняя часть мотоцикла «сидит» выше, чем обычно – чтобы увереннее закладывать машину в виражах.

Гости Болоньи стали также свидетелями чудесного воскрешения: восстала из праха Moto Morini S.p.A. Известную в недавнем прошлом марку лет 20 назад прибрал к рукам Клаудио Кастильони, «собиратель» из MV Agusta, да не смог ее удержать. Брэнд откупила семья Морини – владельцы прибыльной моторостроительной фирмы Franco Morini. Новые Moto Morini создаются в содружестве с компанией по производству электроники Sinudyne. А пока гостям выставки представили… новую эмблему.

Aprilia RSV1000R Factory Pista – гоночная версия. Настоящая Pista.

Ну, с итальянцами все понятно – Болонья вроде как родная, сам Бог велел порадовать земляков. Но почему этот город уже второй год подряд выбирает для своих премьер концерн BMW? В 2002 году немцы показали здесь Rockster, в этом сезоне – сразу несколько модернизированных моделей. Во-первых, все мотоциклы серии F650 (и GS, и CS) теперь – с новой головкой цилиндра, двумя свечами: такое решение (примененное годом ранее на оппозитах) позволяет уменьшить расход топлива и выброс вредных составляющих выхлопа. Кроме того, на этих машинах рычаг сцепления теперь регулируемый. Во-вторых, прописан курс «подтяжки лица» туристскому флагману K1200LT – у него новая фара. В дополнение к косметической операции «турика» снабдили и «протезом»! Поясняю: одним нажатием на кнопку можно поднять мотоцикл вместе с грузом и водителем– центральная подставка с гидроприводом! Вообще-то Honda уже не один десяток лет использует такое решение на скутерах, почему создатели тяжелых мотоциклов лишь теперь до этого додумались – непонятно. Среди прочих приятных перемен – увеличенная с 98 до 115 л.с. мощность двигателя, модернизированные подвески, седло «повышенной комфортности».

Ах, Болонья, Болонья… Может быть, все дело в том, что так приятно приехать сюда и среди зимы в тепле и сухости отдохнуть от промозглой слякоти?



Александр **ВОРОНЦОВ**, фото **компаний-производителей**

ПОРТРЕТ СРЕДНЕГО КЛАССА

О «БЮДЖЕТНЫХ» БАЙКАХ БЕЗ СНОБИЗМА

Расхожее мнение: человеческий тип под названием «мотоциклист» – это сбежавший из психушки буйно помешанный. «Скажите на милость, назовешь ли здравомыслящим того, кто пытается себя укокошить с помощью сложного технического устройства, приобретенного за свои же и притом крупные деньги? С тем же успехом и примерно за ту же цену купи двухэтажный кирпичный сарай, чтобы себя в нем взорвать!..» Так думает восседающий в порядочно-аккуратном автомобиле обыватель. Он ни в жизнь не поверит в то, что немалая часть «мотопсихов» подходит к выбору «орудия самоуничтожения» взвешенно, осмотрительно и сто раз отмерит, прежде чем отрезать от своего бюджета весьма «кусачую» сумму: сумасброду-самоубийце хватит ума захотеть «перед покаянием» накататься на «бюджетном» байке. Правда, таких наш обыватель скорее назовет тихо помешанными.

Байки «среднего класса» совсем было утратили популярность, потому что мотоцикл стал игрушкой для выжимания адреналина, как сока из лимона, и смешивания его с кровью. А кому нужен экстрим средней тяжести!? Но сейчас размах предложений новых «бюджетных» байков неожиданно велик. Маркетологи крупных концернов-производителей зря хлеб не едят – просчитали резкое увеличение спроса в этом секторе. Попробуем понять их логику.

Во-первых, мотоциклы-«премиум» (все эти гиперспортбайки, круизеры с моторами запредельного объема и неоклассики сумасшедшей величины) становятся все сложнее и неизбежно – дороже. А нужны ли они Европе, переживающей стагнацию, в которой прижимистый немец или скряга-француз все чаще задают себе вопрос: «А на кой фиг выбрасываю лишние денежки?». Во-вторых, молодежь, подросшая до мотоциклетного возраста, просто еще не набралась опыта обращения с мощными байками и откровенно их побаивается (и правильно делает): их непорочная юность прошла на скутере, а это совсем другая машина. В-третьих, на мотоцикл садится все больше женщин. Дамы же гораздо благоразумнее мужчин и вовсе не считают позорно смехотворными параметры «с места до ста за пять секунд» и 200 км/ч – «максималка».

Персонажи нашего обзора – «бюджетные» аппараты, которые в Западной Европе стоят от 5000 до 8000 евро. Почему мы приняли такие рамки? Потому что восемь «штук» – психологический барьер: «выше» начинаются дешевые автомобили-микролитражки. То есть покупку мотоцикла-«бюджетника» еще можно оправдать практическими соображениями. Опять же, цены на макси-скутеры напрямую конкурируют с байками того же сектора. Вот только нам, россиянам, не надо раскатывать губу на европейские цифры: мы люди бедные и потому платим больше всех. Таможенные пошлины и прочие выплаты взметают европейскую ценовую планку к 10–11 тысячам евро.

CBF – ЗНАЧИТ, «УМНЕНЬКИЙ-БЛАГОРАЗУМНЕНЬКИЙ»

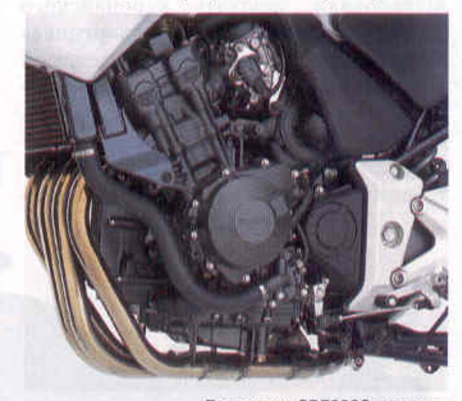
Honda CBF600 – новый игрок в «среднем классе».

Мечтаете о таком мотоцикле, чтобы он «скульптурно» подходил к вашей анатомии, как мягкое кресло? Есть такая машина! Имя ей – Honda CBF600. Заправилы концерна уверяют, что она идеальна для водителей ростом от 157 см до 190 см. Секрет – в многочисленных регулировках всех узлов, влияющих на посадку. Седло можно установить в одно из трех положений по высоте: 770, 785 или 800 мм. Его можно и передвинуть вперед-назад на 10 см. А еще на те же 10 см сдвинуть вперед-назад и руль – достаточно повернуть на 180 градусов его кронштейны. А у варианта CBF600S, оснащенного полуобтекателем, можно поднять ветровое стекло на 5 см.

С технической и стилистической точек зрения новинка – прямое развитие 600-кубовой модели Hornet. «Шершень» (так переводится с английского Hornet) нынче присмирел – чтобы не пугать новичков: мощность 4-цилиндрового двигателя снизили с 98 до 76,5 л. с., и на смену спортивной остроте пришла мощная тяга в широком диапазоне оборотов. Модернизированный мотор не вредит природе (во всяком случае, вредит в рамках Евро-2): он оборудован системой подачи свежего воздуха в выпускной тракт (для дожига несгоревшего топлива), а в выпускной системе – два каталитических нейтрализатора. В основе стальной рамы – мощная хребтовина сечением 75x45 мм. Для ужесточения шасси в его схему введен силовой агрегат – рама соединена с головкой цилиндров спереди и картером коробки передач сзади. По контрасту с широким диапазоном регулировок посадки водителя возможности настройки подвесок более чем скромны: конструкцией предусмотрено только предварительное поджатие пружины (на семь положений) заднего моноамортизатора. Зато за доплату можно заказать тормозную систему с АБС! В список заказного оборудования входят: два варианта задних багажных кофров (на 35 или 45 л), повторяющая контур кофра внутренняя сумка, подогрев рукояток руля, противоугонная система, сумка-магнитка на бензобак, замок с U-образной скобой, ветровое стекло для версии CBF600. Словом, эта ма-



Как и у Hornet, амортизатор Honda CBF соединен с маятником задней подвески напрямую, без промежуточной рычажной системы для создания прогрессивной характеристики.



Двигатель CBF600S включен в силовую схему рамы.



Электронная панель приборов CBF600S.



«Полностью упакованная» Honda CB600S с полуобтекателем и заказным багажным кофром.



Панель приборов CBF250 – чисто классическая.

Вариант «Twin» в Honda CBF500.

шина – действительно, на все вкусы и размеры.

Более того, можно выбрать не только 4-, но и 2-цилиндровый двигатель! Потому что Honda CBF500, дебютировавшая одновременно с «шестисоткой», – суть одно и то же, только у нее рядная «двойка» от проверенного CB500 (который был любимцем курьеров и хозяев школ вождения – а это говорит о его надежности!). Конечно, комплектация «пол-литра» скромнее: нет ни мультирегулируемого седла, ни версии с полуобтекателем. Зато список опций тот же, что и у CBF600, включая АБС. А разница в цене между «шестисоткой» и «пятисоткой» не столь и велика – около 800 евро. Но на «двойку» и эксплуатационные расходы меньше.

Если же не по карману даже «двойка», Honda предложит «единичку»: 1-цилиндровую модель CBF250. Новинка пришла на смену 2-цилиндровой CB250, которую собирал филиал в Испании. Но испанцы затребовали зарплату европейского уровня, поэтому новая «четвертинка» родом из другого заповедника дешевой рабочей силы: из Бразилии. О «географии» заговорили вот почему. Знаете, в чем проявляется происхождение последней «сибишки»? В смешении высокотехнологичных и откровенно «бюджетных» решений. Мотор с двумя верхними распредвалами, 4-клапанной головкой цилиндра, но – с воздушным охлаждением, а мощность всего-то 20 л. с. Хорошо, что не сэкономили на балансирном вале, подавляющем вибрацию: 4-тактная «одностволка» – тот еще трясун! Эклектика и в шасси: стальная рама, но алюминиевый маятник задней подвески, передний тормоз дисковый, но задний – барабанный… Впрочем, шасси скроено «по-нашему», по-бразильски: замкнутая полудуплексная рама собрана из таких мощных труб, что сразу осознаешь: эту пичугу проектировали отнюдь не только для европейских автобанов. Жалко, что у «бразильянки» на российском рынке шансов – никаких: «четвертинка» за 5–6 «штук»? Не поймут…



Honda CBF250 – «бюджетная» версия из Бразилии.



«ТРУБА – ПОНИЖЕ,

Этот принцип, между прочим, – очень распространенный способ создания «бюджетных» моделей. Он вдохновлял и специалистов Kawasaki, когда те переделывали стритфайтер Z1000 в более доступный по цене Z750. Много выгадать на двигателе не удалось – конструктивно новинка не отличается от «литра»: та же рядная «четверка» с электрохимическим покрытием зеркала цилиндра и системой впрыска топлива с двойными дроссельными заслонками. И разница в мощности тоже невелика: 110 л. с. против 123 л. с. у Z1000.

На чем же сэкономили? Во-первых, на «дудках»: вместо бесподобного «органа» (ударение на «а») с двойными глуши-



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Модель	Honda CBF600	Kawasaki Z750	Suzuki DL650 V-Strom	Hyosung Comet 650
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Сухая масса, кг	191	195	189	180
Габариты, мм	2170x760x1175	2080x780x1040	2290x840x1390	2080x760x1120
База, мм	1480	1425	1540	1435
Высота по седлу, мм	785	815	820	н.д.
Вылет, мм	109	104	110	н.д.
Угол наклона рулевой колонки, град.	26	24,5	26	н.д.
Объем бензобака, л	19	18	22	17
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный	2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный	2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	65/45,2	68,4/50,9	81/62,6	н.д.
Рабочий объем, см³	599,9	748	645	647
Степень сжатия	11,6	11,3	11,5	н.д.
Макс. мощность, л. с. при об/мин	77,5/10500	110/11000	66/8800	79/9000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	58/8000	74,5/8200	60/6400	68,1/7500
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная	жидкостная	жидкостная
Система питания	4 карбюратора Ø 34 мм	впрыск топлива	впрыск топлива	2 карбюратора
Система запуска	электростартер	электростартер	электростартер	электростартер
ТРАНСМИССИЯ				
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне		многодисковое, в масляной ванне	
Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью	цепью	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Рама	хребтовая, стальная	дуплексная, стальная	диагональная, ал. сплав	диагональная, стальная
Передняя вилка	телескопическая	телескопическая	телескопическая	телескопическая, перевернутого типа
Ход колеса, мм	120	120	150	н.д.
Задняя подвеска	маятниковая, с центральным моноамортизатором	маятниковая, с центральным моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	маятниковая, с центральным моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	маятниковая, с центральным моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	125	126	150	н.д.
Передний тормоз	2x296-мм диска, 2-поршневые скобы	2x300-мм диска, 2-поршневые скобы	2x310-мм диска, 2-поршневые скобы	2x300-мм диска, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	240-мм диск, 1-поршневая скоба	220-мм диск, 1-поршневая скоба	260-мм диск, 1-поршневая скоба	дисковый
Передняя шина	120/70ZR17	120/70ZR17	110/80R19	120/60-17
Задняя шина	160/60ZR17	180/55ZR17	150/70R17	160/60-17

ДЫМ – ПОЖИЖЕ»

телями с каждой стороны установлена традиционная система «4-в-1» – с одним глушителем... Смейтесь-смейтесь, а хром нынче дорог (поскольку процесс его нанесения жутко вредный и людям, и природе-матушке: до сих пор помню, как на одном из мотозаводов мимо цеха гальваники пробегал, закрыв нос и глаза).

Затем рука «экономиста» прошлась по шасси – и повсюду оставила следы разрушений. Считаем: обычная, нерегулируемая передняя вилка вместо шикар-



Вместо прежней «батареи дудок» – один глушитель (труба овальная в сечении).

ного регулируемого «перевертыша» – это раз. Задний амортизатор без регулировки гидравлики сжатия – это два, 2-поршневые передние тормозные скобы вместо 4-поршневых – три. В сумме набежала солидная скидка. Оч-ч-чень серьезный соперник и для Hornet, и для Fazer!



Необычная панель приборов перешла к Z750 по наследству от Z1000. Впрочем, мы видим ее и на новейших спортбайках компании – видимо, она стала «фишкой от Kawasaki».



Kawasaki Z750 бросает вызов 600-кубовым конкурентам своей неординарной внешностью, изысканной технической начинкой и 150 лишними «кубами».



БУРЯ? НЕТ, МАЛЕНЬКИЙ V-STROM

Премьера, которую все ждали с момента появления «литрового» Suzuki V-Strom пару лет назад, этой осенью наконец-то состоялась. Породив закономерный вопрос: почему ее оттягивали? Ибо силовой агрегат SV650 помещен в практически такое же шасси, что и у DL1000. Диагональная рама – из алюминиевого сплава, подвески – с регулировкой предварительного поджатия пружин спереди и сзади, задний амортизатор – с регулировкой гидравлики отбоя... Но не будем делать вид, что не заметили очевидное: создатели новинки явно провели операцию по «отсасыванию жира»: DL650 весит 189 кг – на целых 18 кг легче, чем DL1000 (в основном за счет силового агрегата), и хоть на пару кг, но меньше, чем главный конкурент – Honda Transalp.

Как и «старшая сестра», 650-кубовый V-Strom остается удобным для путешественников: энергоемкие подвески, обтекатель обеспечивает прекрасную защиту (ветровое стекло – с регулировкой в пределах 50 мм), в его седле формируется удобная прямая посадка. Впечатляет и список «дальнобойных» аксессуаров: багажный кофр, защита рук, подогрев рукояток руля, защита картера двигателя и центральная подставка. А что на автостраде мотору «не будет хватать дыхания» по сравнению с 1000-кубовым V-Strom... Зато «жаба» душит меньше.

Долгожданная премьера – Suzuki DL650 V-Strom.



На панели приборов удачно сочетаются аналоговый спидометр и тахометр с жидкокристаллическим дисплеем, отражающим пробег, время, температуру охлаждающей жидкости и запас топлива.

Тормоза DL650 (от большого V-Strom) мощнее, чем у SV650!

650-кубовый двигатель разместился в шасси V-Strom «как родной».

НА ЭТОМ МЕСТЕ МОГ БЫТЬ ZONGSHEN

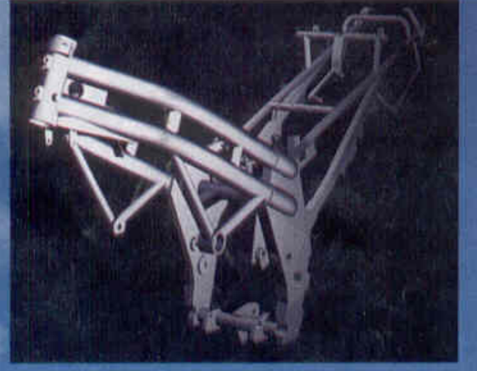
Увы, китайская компания свернула работу над проектом 750-кубового спортбайка с V-образной «двойкой». Как следует из официального заявления, «по политическим соображениям». Неужели столь откровенное копирование Suzuki SV привело к трениям между правительствами Японии и Китая? Но те, кто ожидают появления «супербайка за полтинник», могут не отчаиваться: руководители Zongshen пообещали разработать еще более амбициозную машину – 1000-кубовый спортбайк с рядной «четверкой».



Hyosung Comet GT650 – первый серийный корейский байк, перешагнувший «пол-литровую отметку».

Тем временем клон Suzuki SV объявился, но по соседству с Китаем: корейский Hyosung запустил-таки в серийное производство 650-кубовый мотоцикл, прототип которого вот уже несколько лет мозолил глаза на всех мировых выставках. Нет-нет, прямого плагиата в нем не найдешь: рама с «диагональю» из параллельных стальных труб не «слизана» у Suzuki (не буду заострять внимание на том, что она подозрительно напоминает таковую на MZ 1000S). Вот концепция силового агрегата явно совпадает с японской: V-твин с углом развала 90 градусов, двумя верхними распредвалами в каждой головке, 6-ступенчатая коробка передач и т.д. и т.п. Ну что же, Suzuki и Hyosung сотрудничали столько лет, что японцам давно пора расплачиваться…

В конце концов, корейцы могут предложить то, чем японцы еще не осчастливили «бюджетную» технику: например, переднюю вилку перевернутого типа, да еще и регулируемую (по предварительному поджатию пружины и гидравлике отбоя). Но вот что нам интереснее всего знать – «скока будет стоить»? Цена, скорее всего, приятно удивит.



Прочная и изящная стальная рама.



Двигатель обнаруживает явное родство с мотором Suzuki SV.



Поправка. В журнале «Мото» №1-2004 в материале «Всепролазы» в подписи к рисунку на стр. 46 следует читать: «Французский гусеничный мотоцикл 20-х годов прошлого века». Приносим свои извинения.



4-я выставка-шоу
Московский Международный
МОТОР-ПАРК/MIMP 2004

MOTO-PARK

15-18 апреля 2004
ЛФК "ЦСКА", Москва, Россия

Выставка-шоу мотоциклетной, автомобильной, водной и воздушной техники, специализированной спортивной одежды и аксессуаров

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ:

- мотоциклы, скутеры, картинги
- мотовездеходы, мотоприцепы
- реставрация, тюнинг
- оборудование и инструмент для обслуживания
- мотоэкипировка
- аудиосистемы для мотоциклов
- запчасти и комплектующие
- мотосигнализация, противоугонные системы
- оборудование для чистки и мойки
- смазочные материалы
- зарядные устройства, аккумуляторные батареи
- лаки, краски
- ремонт и обслуживание
- страхование
- обучение и страхование

МЕДИА-ПАРТНЕР 

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ:











ПОДДЕРЖКА:

Спорткомитет России

Торгово-промышленная палата г. Москвы

Федерация мотоспорта России

Федерация водно-моторного спорта России

Федерация автоспорта

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ООО "МОСЭКСПОСЕРВИС"
тел./факс: (095) 259-5303, 255-2832
e-mail: expo@mosexposervice.ru
www: mosexposervice.ru

RTE MOSCOW
тел.: (095) 101-4407, 105-7502
факс: (095) 105-7504
e-mail: mimp@rte-expo.ru
www.motor-park.ru

Соорганизатор СК "АЛЬПИН"

Александр ПОЛКИН, фото Yamaha

КОРОЛЬ УМЕР. ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОРОЛЬ!

YAMAHA FAZER: ПЕРЕВОПЛОЩЕНИЕ

Введенные в Западной Европе нормы загрязнения воздуха, известные как Евро-2, поставили крест на продажах многих хороших мотоциклов. «Похоронили» они и Yamaha Fazer 600.

В общем-то, беда невелика. Способы «озеленения» моторов давно отработаны: подкрути гайку, «накрути» цену – и дуй смело дальше... Может, кто-то и действует таким образом, но только не японцы. К сезону 2004 года они «изобрели» совершенно новый Fazer.

Начнем с двигателя. Если прежний агрегат – дефорсированная версия «гильзованного» мотора Thunder Cat, то нынешний – вариант YZF-R6. В его активе не только система впрыска топлива вместо карбюраторов, но и отказ от гильз, а вместо них – покрытие зеркала цилиндров композитным составом: оно лучше отводит тепло, да и трение меньше. От «эр-сикс» и коробка передач со «спортивным» подбором передаточных чисел.

Буквально вижу, как вы с нетерпением поглядываете в сторону фотографии рамы: что в ней? Она теперь литая, из алюминиевого сплава, и двигатель включен в ее силовую структуру. Новая рама легче прежнего стального «дуплекса» на 7 кг! Fazer образца 2004 года гораздо устойчивее на дороге, чем прежний, ведь база увеличена на 23 мм, длина маятника задней подвески – аж на 70 мм, угол наклона рулевой колонки больше на один градус, и вылет «растянут» на 9 мм. Но это вовсе не означает, что мотоцикл потерял живость реакций: ведь он легче предшественника на два кг, а вместе с тем развесовка его стала просто идеальной – 51/49% (на переднее/заднее колеса). Добавлю, что и передняя вилка гораздо мощнее: конструкторы увеличили диаметр несущих труб с 41 до 43 мм (фактически новый узел унифицирован с тем, что стоит на 1000-кубовом Fazer).

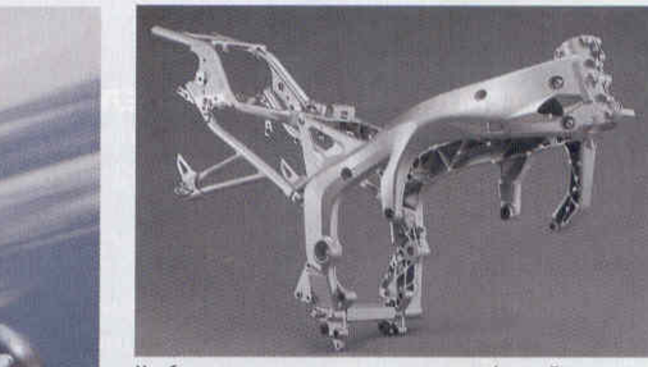
За пять лет концерн продал почти 100 000 мотоциклов серии Fazer. При таком спросе можно раскошелиться на кардинальную модернизацию семейства! Тем более, что подкатывает еще и Евро-3...

FAZER СТАРЫЙ – FAZER НОВЫЙ
СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Yamaha FZS600 Fazer	Yamaha FZ6-S Fazer
Модельный год	2002	2004
Сухая масса, кг	189	187
База, мм	1417	1440
Двигатель	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный	
Рабочий объем, см³	599	599,5
Размерность, мм	62/49,6	65,5/44,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	95/11500	98/12000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	61,2/9500	63,1/10000
Система питания	4 карбюратора	впрыск топлива
Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Передняя шина	110/70ZR17	120/70ZR17
Задняя шина	160/60ZR17	180/55ZR17



Yamaha FZ6-S Fazer – версия, одетая в полуобтекатель.



Необычная рама отлита из двух половин (правой и левой), соединенных болтами – такое крепление дешевле в производстве, чем сварка. Литье с предварительной откачкой воздуха из формы обеспечивает предельную плотность структуры металла.

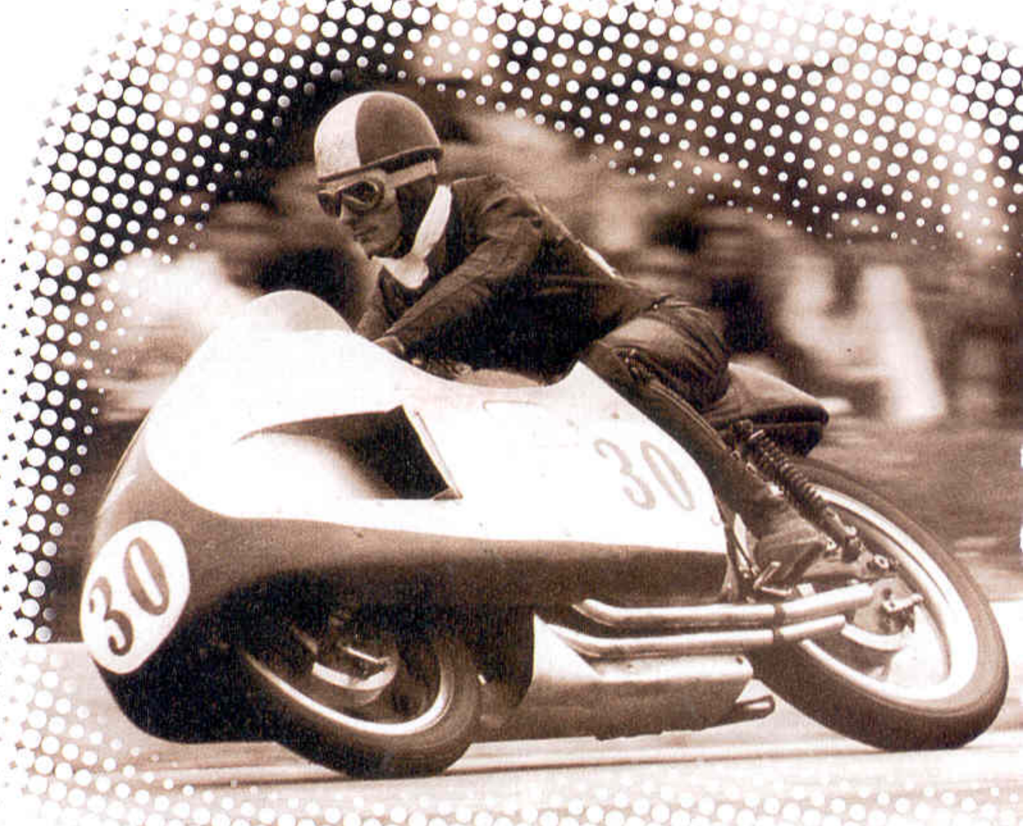




Александр ВОРОНЦОВ, фото Motociclismo D'Epoca

ПОПЕРЕК

«МОТОЦИКЛУ ПО-ЯПОНСКИ» – 80 ЛЕТ

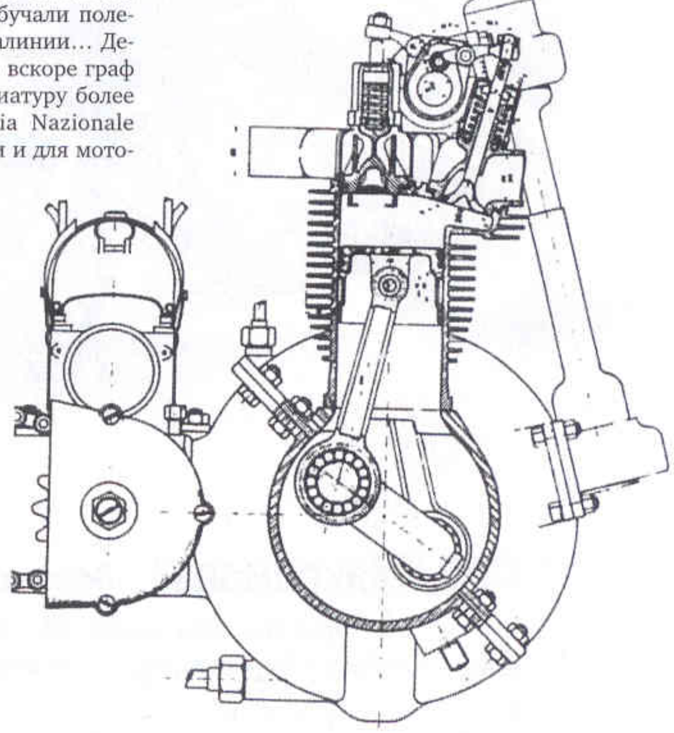


«Четыре цилиндра поперек мотоцикла» – привычная формула современного «японца». А ведь довели ее до ума итальянцы.

Нет ничего удивительного в том, что эта история началась там, куда ведут все дороги – в Риме, аккурат между термами (по-нашему – банями) Диоклетиана и Гранд-Отелем.

Кому война, а кому мать родна... Вот закончилось побоище, которое уже успели назвать «мировой войной», но еще никто не подозревает, что вскорости ее украсят еще и словом «первая». Но на кой ляд эти красивости, если стольких она сделала неприкаянными. Не только лихие бойцы не могут найти себя в мирной жизни, но и одаренные инженеры. В их числе оказались два римлянина – Карло Джанини и Пьетро Ремор, в годы войны набившие руку на проектировании авиационных двигателей. Им «под тридцать» – тот возраст, когда счастливо сочетаются опыт и еще юношеский задор и хочется сотворить нечто эпохальное!

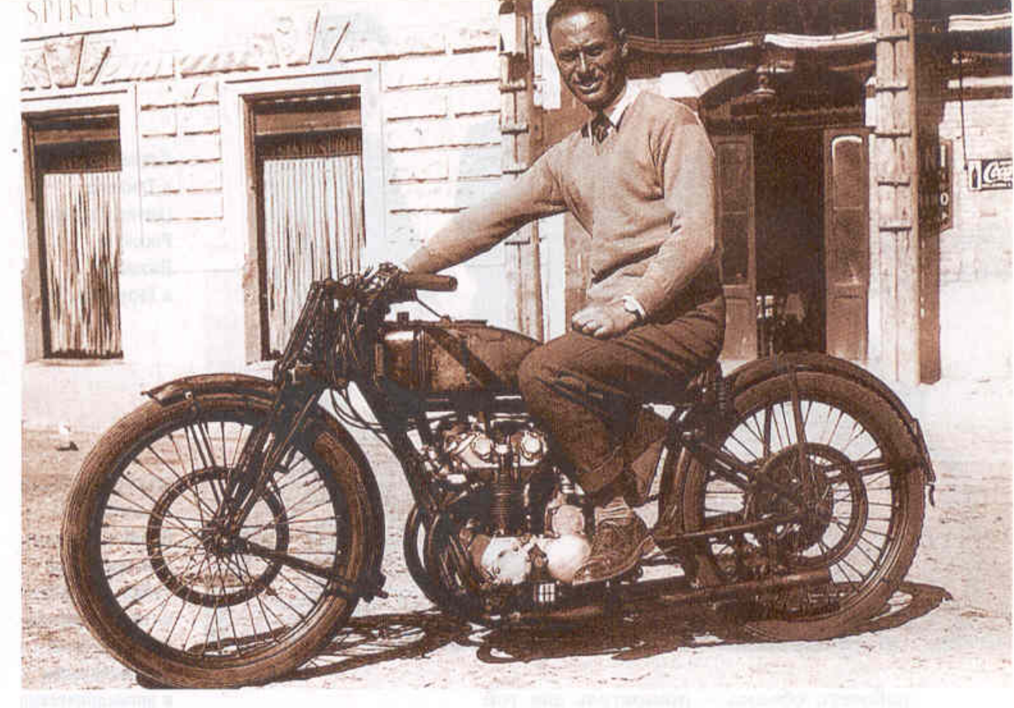
«Чем заняться, amico Карло?» – «А не создать ли нам лучший в мире гоночный мотоциклетный мотор, amico Пьетро?..» Не ручаюсь, что диалог проходил именно так, но цель себе друзья-приятели поставили такую. Теперь бы еще богатенького Буратино подцепить, чтобы финансировал идею... О удача, сей спонсор не замедлил объявиться! Им стал граф Джованни Бонмартини, недавний пилот-ас, красавец и аристократ, неуемный заводила и бесстрашный укротитель всего, что ездит, плавает и летает. После войны Бонмартини, объединив таких же, как он, бывших летчиков, организовал Cooperativa Nazionale Aeronautica (CNA) – «Национальный авиационный кооператив». Парни брались за все: проектировали самолеты, авиамоторы, аэродромы, обучали полетам и организовывали авиалинии... Дела пошли столь удачно, что вскоре граф подогнал под ту же аббревиатуру более солидное имя – Compagnia Nazionale Aeronautica.Нашлись деньги и для мото-



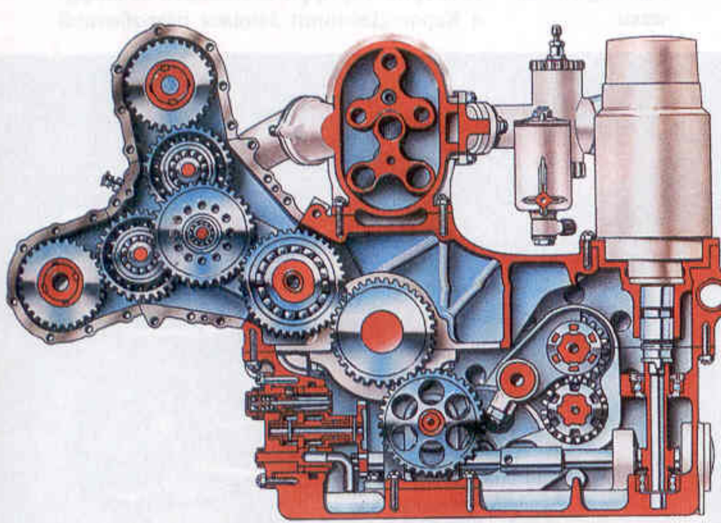
Самая первая версия 4-цилиндрового двигателя GRB: один верхний распредвал, привод вертикальным валом и... крайне невыгодная форма камеры сгорания. Понимание истинных ценностей приходит с опытом!..

циклетного проекта: в помещении, снятом между термами (вот-вот – банями) Диоклетиана и Гранд-Отелем, в 1924 году закипела работа над машиной, засекреченной под индексом GRB (Gianini-Remor-Bonmartini).

Напомним: 20-е годы, мотогонки – царство 1-цилиндровых двигателей. V-образные «двойки» считались пригодными лишь для того, чтобы таскать «коляски». Единственное исключение из правила – гоночный Peugeot с рядной «двойкой» казался пришельцем из других миров. А вдруг – на тебе: наши герои замахнулись на 4-цилиндровый двигатель! Причем расположили его в раме поперек. «Четверки» в ту пору не были экзотикой, но располагались исключительно продольно, ведь мотоциклы той поры шириной немногим превосходили велосипед (что справедливо считалось их главным достоинством). Но рядная продольная – это огромная база, начисто перечеркивающая спортивные амбиции, и неизбежный перегрев задних цилиндров. Потому еще в начале XX века английский изобретатель Чарльз Бинкс экспериментировал с поперечной «четверкой», но вскоре похоронил идею: слишком широкий получался агрегат.



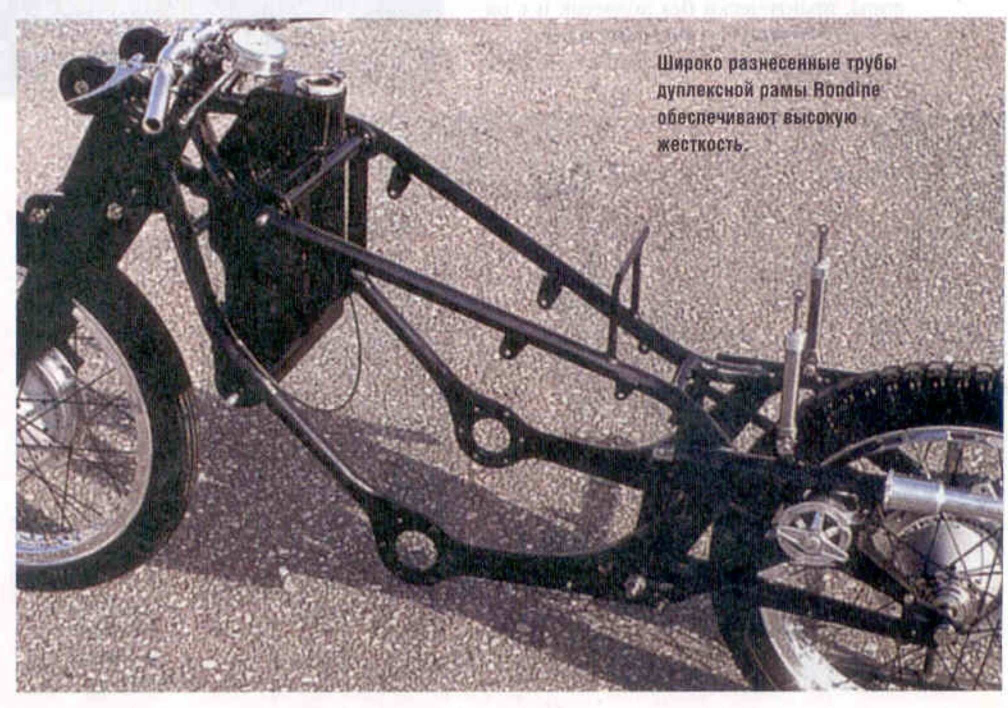
Пьеро Ремор на OPRA 1928 года: у мотоцикла двигатель мощностью 32 л. с. при 6500 об/мин, с двумя верхними распредвалами и жидкостным охлаждением зоны выпускных клапанов.



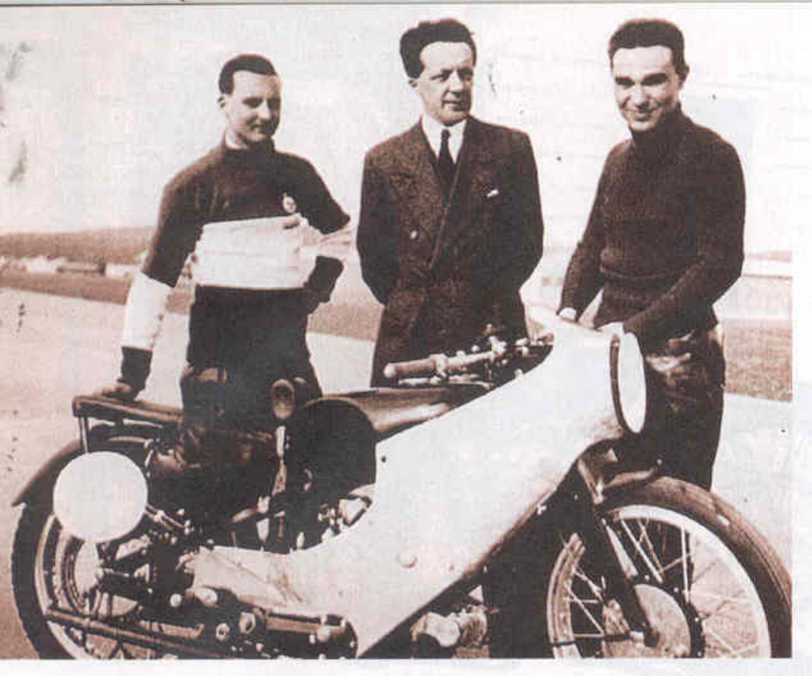
Привод газораспределительного механизма и компрессор двигателя Rondine.

Тем не менее, Джанини и Ремору удалось создать достаточно компактный двигатель. Как? Во-первых, они постарались «стянуть» все системы к его центру: привод верхнего распредвала – между вторым и третьим цилиндром, съем крутящего момента – не с мыска коленвала, а с шестерни между третьим и четвертым цилиндрами. Механики всего мира не раз «не злым тихим словом» помянут изобретателей за эти фокусы – ведь примененная итальянцами схема оставалась неизменной до начала 90-х годов! Поначалу инженеры планировали сделать привод распредвала вертикальным валом с коническими шестернями, но вскоре предпочли более надежный привод – набором прямозубых шестерен. Очень распространенная, кстати говоря, схема на авиационных и танковых моторах, и повсюду технари за кошачий визг батареи шестеренок зовут ее «гитарой». Еще один секрет компактности – единый картер и для двигателя, и для 3-ступенчатой коробки передач – тоже редчайшее в те времена, но очень передовое решение.

Силовой агрегат конструкторы установили в трубчатую раму, раздвоенную в нижней части. Спереди – параллелограммная вилка, задняя подвеска – жесткая, тормоза – забытого нынче башмачного типа (когда колодка прижимается к внешнему краю специального дополнительного обода). Двигатель выдавал 30 л. с. при 6200 об/мин с 500 «кубиков»



Широко разнесенные трубы дуплексной рамы Rondine обеспечивают высокую жесткость.



После триумфа в Триполи (слева направо): Россетти, Джанини и Таруффи.

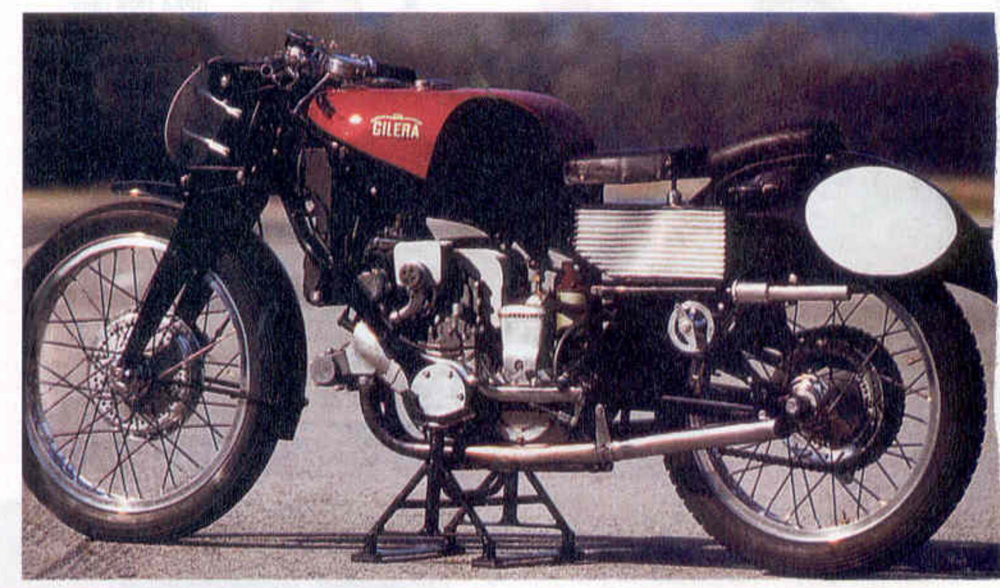
Мотоциклы Gilera отличались от Rondine в основном подвеской заднего колеса с горизонтальными пружинами, заключенными в цилиндрические чехлы.

рабочего объема, – показатель для той поры очень и очень приличный.

Дебют машины состоялся в 1927 году, но уже под именем OPRA – Officine Precisione Romane Automobilistiche (такое пышное имя получило предприятие трех компаньонов). За руль сел малоизвестный римский гонщик, вошедший в историю под псевдонимом «Литторио». Ему даже удалось выиграть одну гонку провинциального уровня! Через год Литторио получил значительно усовершенствованную машину: с двумя верхними распредвалами и водяной рубашкой вокруг выпускных клапанов, мощность возросла до 32 л. с. Увы, сезон он провалил – мастерства не хватало для управления столь мощным аппаратом (смейтесь-смейтесь, а я бы посмотрел, как бы вы управились с этой мощью на шинах той поры, практически без подвесок и с рамой велосипедного происхождения).

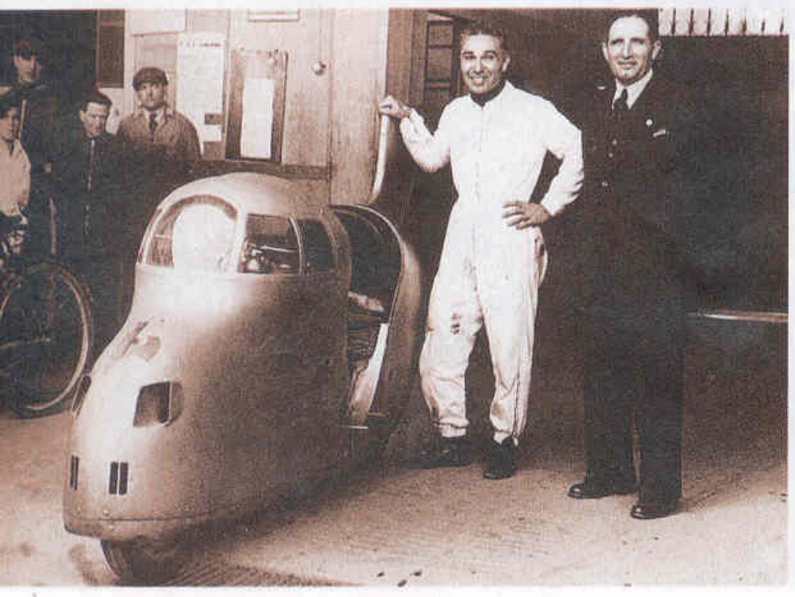
И тогда Бонмартини пошел ва-банк: в 1929 году переманил чемпиона Италии, блестящего мотогонщика Пьеро Таруффи. Увы, единственное выступление аса в том сезоне закончилось сходом по техническим причинам. Граф дико расстроился, впал в депрессию, утратил всякий интерес к своему детищу – и компания OPRA тихо скончалась. Джанини перешел в CNA, где возглавил разработку авиационных моторов, а Ремор – в автомобильную фирму ОМ.

Вновь интерес к мотогонкам у Джованни Бонмартини возник, когда... у него отняли контроль над CNA. Дело в том, что граф не сработался с министром авиации Итало Бальбо, и мстительный чиновник убедил Муссолини в том, что CNA необходимо национализировать. Бонмартини сохранил небольшой пакет акций, но принимать решения ему уже не позволяли. Тогда-то Джованни и решил отыграться на гоночных трассах. Уговорил Таруффи возглавить команду, а Карло Джанини занялся разработкой

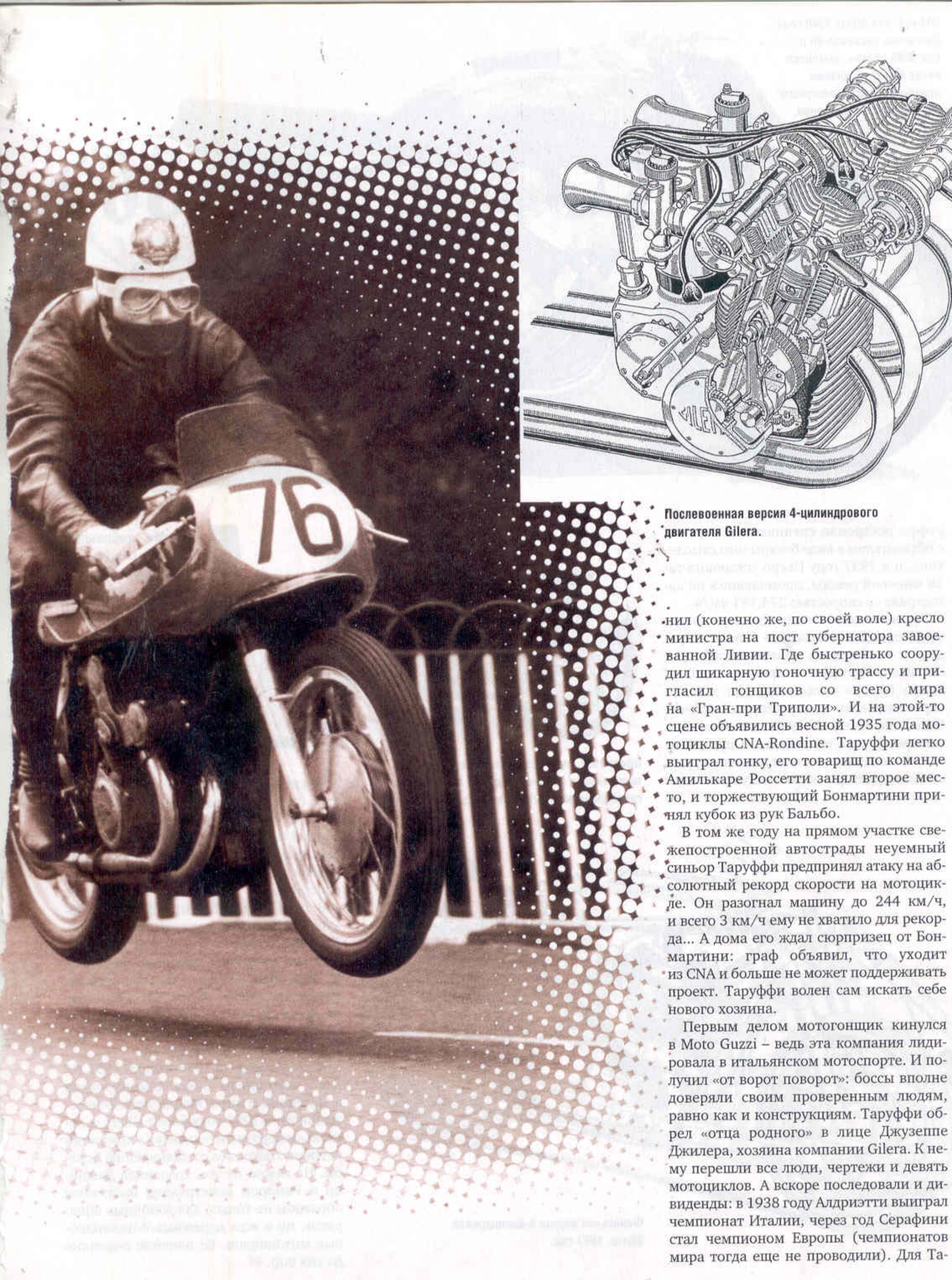


с иголочки новой машины (получившей собственное имя Rondine – «ласточка»). Конструктор оставил принципиальную схему – четыре цилиндра поперек, привод двух верхних распредвалов шестернями в средней части. Все остальное изменил: цилиндры расположил не вертикально, а под углом 30 градусов к горизонтали, использовал жидкостное охлаждение, систему смазки с сухим картером и компрессор Roots. Результат? Поразительный: 76 л. с. при 7200 об/мин! Чтобы гонщик смог совладать с этим «табуном», Джанини спроектировал очень жесткую раму – полностью дуплексную, с широко расставленными трубами. Кроме того, он впервые скроил для мотоцикла обтекатель из алюминиевых листов.

Момент для дебюта граф выбрал с аристократической утонченностью. Его «заклятый друг» Итало Бальбо сме-



Пьеро Таруффи (в белом комбинезоне) и Джузеппе Джилера у рекордного мотоцикла, 1937 год.



Послевоенная версия 4-цилиндрового двигателя Gilera.

нил (конечно же, по своей воле) кресло министра на пост губернатора завоеванной Ливии. Где быстренько соорудил шикарную гоночную трассу и пригласил гонщиков со всего мира на «Гран-при Триполи». И на этой-то сцене объявились весной 1935 года мотоциклы CNA-Rondine. Таруффи легко выиграл гонку, его товарищ по команде Амилькаре Россетти занял второе место, и торжествующий Бонмартини принял кубок из рук Бальбо.

В том же году на прямом участке свежепостроенной автострады неуемный синьор Таруффи предпринял атаку на абсолютный рекорд скорости на мотоцикле. Он разогнал машину до 244 км/ч, и всего 3 км/ч ему не хватило для рекорда... А дома его ждал сюрпризец от Бонмартини: граф объявил, что уходит из CNA и больше не может поддерживать проект. Таруффи волен сам искать себе нового хозяина.

Первым делом мотогонщик кинулся в Moto Guzzi – ведь эта компания лидировала в итальянском мотоспорте. И получил «от ворот поворот»: боссы вполне доверяли своим проверенным людям, равно как и конструкциям. Таруффи обрел «отца родного» в лице Джузеппе Джилера, хозяина компании Gilera. К нему перешли все люди, чертежи и девять мотоциклов. А вскоре последовали и дивиденды: в 1938 году Алдриэтти выиграл чемпионат Италии, через год Серафини стал чемпионом Европы (чемпионатов мира тогда еще не проводили). Для Та-

500-кубовая Gilera 1949 года. Двигатель развивал 48 л.с. при 9500 об/мин, мотоцикл весил 135 кг. Передняя подвеска – параллелограммная, задняя – торсионная.

руффи построили специальную версию, с обтекателем в виде бескрылого самолетика, и в 1937 году Пьеро установил-таки мировой рекорд, промчавшись по автостраде со скоростью 274,181 км/ч.

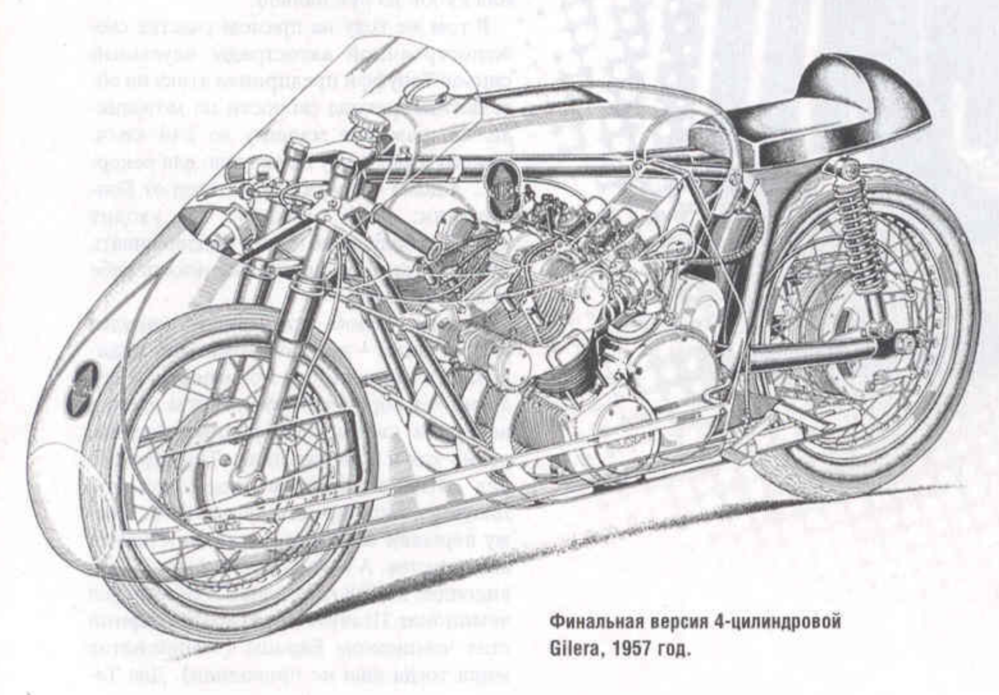
Уже в конце 30-х годов Джилера понял, что потенциал «четверки» близок к пределу и необходима новая конструкция. По совету Таруффи он привлек к работе Пьеро Ремора и поначалу дал задание спроектировать компрессорный 250-кубовый двигатель. К 1940 году заказ был выполнен, хотя по понятным причинам новый мотоцикл так и не вышел на трассу. Конструктор выбрал воздушное охлаждение, небольшой наклон цилиндров и массивный оребренный картер, в котором находилось масло.

Gilera 1951 года: «телескоп» – спереди, маятниковая подвеска с двумя пружинно-гидравлическими стойками – сзади.

После войны FIM запретила использовать наддув в гоночных моторах. Джилера и Ремор могли торжествовать: из 250-кубового двигателя малой кровью удалось сделать 500-кубовый (поскольку нагрузки для компрессорной «четвертинки» и бескомпрессорной «пол-литры» примерно одинаковы). Уже в 1948 году новая конструкция вышла на трассы и начала громить соперников.

В 1950 году Умберто Масетти на 500-кубовой Gilera выиграл чемпионат мира. Джузеппе сиял, но Ремор уже не разделял его триумфа. Инженер погнался за «длинным рублем» – нанялся к графу Доменико Агусте. В том же 1950 году на гонки вышла 500-кубовая MV Agusta, практически не отличавшаяся от Gilera. И это был лишь первый клон!

Еще пять раз – в 1952–1955 и 1957 годах – мотоциклы Gilera доминировали в чемпионате мира. Марка ушла непобежденной: в 1957 году боссы Gilera и нескольких других итальянских компаний решили отказаться от дальнейшей борьбы. Но важно не это: созданная Джанини и Ремором конструкция послужила образцом не только для гоночных аппаратов, но и всех дорожных 4-цилиндровых мотоциклов. Ее влияние очевидно до сих пор.



Финальная версия 4-цилиндровой Gilera, 1957 год.



Живая история мотоцикла

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Stone's Motorcycle Company

КОМЕТА СТОУНА



Не слыхали про такую? Говорите, вам за глаза хватает и кометы Галлея, а другие без надобности? Ну, хвалиться тут особо нечем: кто ж не знает старика Галлея! Мы ж его даже не Халли зовем (что было бы правильнее), а по-простому, по-свойски – Галлей. Предсказал он год возвращения кометы, которую назвали его именем, а сам тем временем помер. А она возьми да и вернись аккурат в предсказанный срок. Носило ее по нашей с вами Солнечной системе 76 лет… История кометы Стоуна покороче будет – тридцатник ей, если с большой натяжкой. Но как рванула!..

А рванула она осенью 2003 года в Дайтоне. Случилось это при большом скоплении народа на очередном Байктоберфесте, а точнее – на проходившем в его рамках Rat's Hole Show, самом авторитетном в мире смотре кастомайзерского искусства. Первое место в самом «радикальном» классе Over 1000 Radical занял байк под названием The Comet («Комета»), построенный мастером Стивом Стоуном из компании SMC. О нем, собственно, и речь.

Стоун и раньше призы брал как кастомайзер, но чаще – на локальных мероприятиях (в Новой Англии. Чего уж тут темнить: круче мастера здесь нет!). Центральные американские профильные издания – American Iron, Hot Bike, Hot Rod Bikes – никогда его деятельность вниманием не обделяли. Но такого звонкого резонанса, как The Comet, не вызывала еще, пожалуй, ни одна работа Стоуна.

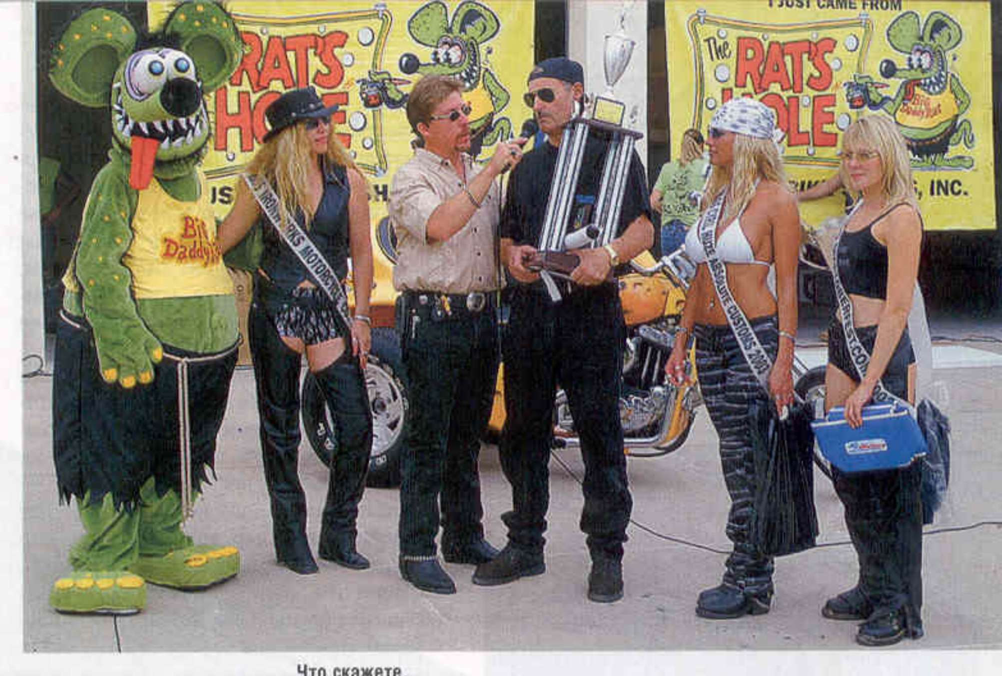
Стив Стоун, основатель, владелец и, само собой, ведущий мастер-кастомайзер Stone's Motorcycle Company (SMC, хотя ее часто называют просто Stone's – уж больно в американском кастомайзинге похожих аббревиатур много – тут тебе и BMC, и CMC, и TMC) сам будет из города Нортборо, штат Массачусетс. Начинал свою профдеятельность на заре 70-х. Именно тогда, как он выражается, страсть трансформировалась в бизнес – маленький кастом-шоп в подвале собственного дома. О, золотые времена, о длинные вилки, ослепительный хром, феерическая раскраска! Стоун вспоминает, что его творения были куда серьезней, чем жалкие, ничтожные поделки, на которых разъезжали Питер



Фары обнаружены! Они в наростах на боковинах бака. Как вам, кстати, выпускная, с позволения сказать, система? Проще – только без нее.

Фонда и иже с ним по экранам Америки.

В округе мастерских, специализирующихся на кастомайзинге, больше не водилось, оттого дела Стоуна уверенно шли в гору. Подвал становился тесным – пора было подумать о расширении. Однако возбухнули соседи. Не в том смысле, что хорошенько со Стоуном взбухнули по чарке скотча, и все решилось полюбовно – давай, мол, Стив, расширяйся сколько душе угодно. Нет, совсем наоборот. «Мотоциклетная мастерская в районе? Через наши трупы!» – говорят. Не стал Стив брать грех на душу – съехал на Мэйн-стрит, то есть в самый центр Нортборо, где занял часть здания, принадлежавшего его отцу. SMC и сегодня располагается там же, правда, в новом двухэтажном строении. Работает в компании семь человек, включая жену Стива (попробуй жену не включи!), которая кроме всего прочего (или только?) коллекционирует деревянных «русских Санта-Клаусов». (О, горе мне! Я, конечно, постараюсь, миссис Стоун, выполнить вашу просьбу – выслать Дедов Морозов, но лучше бы, видит Бог, вы собирали марки.) Есть еще попугай Барни и кот Поли. Их роль в деятельности конторы мне, честно говоря, до конца не ясна. Они ведь, насколько я могу предположить, даже не могут ничего коллекционировать.



Во время мероприятий вроде Rat's Hole Show на «Комету» уходило до десяти ведер полироли в день.

Что скажете, старина Стоун? «Особая благодарность моей супруге и ее деревянным русским Санта-Клаусам».

Перечень услуг SMC типичен для небольшого кастом-ателье: дизайн и постройка «под ключ» кастомов по оригинальным проектам, настройка и увеличение рабочего объема моторов, баки-крылья-хвосты, рамные дела («рейкинг-стретчинг»), покраска «гладкая», плюс нанесение высокохудожественных сюжетов, что называется, from mild to wild – от мягких до диких. Не погнушаются здесь кастомизировать и ваш Harley-Davidson или Victory.

Качество изготовления кастомов от SMC – на высочайшем уровне. Стив, кстати, обучался премудростям работы с металлом у живого классика американского хотроддинга и кастомайзинга Фэя





Имя этого чоппера – Crimson Vision, что означает «Малиновое зрение» или, если хотите, «Розовые очки». Сквозь них, вероятно, и смотрит на мир счастливый владелец, позирующий рядом.

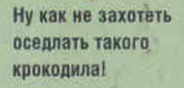
Батлера. Другой ученик Батлера – небезызвестный Джесси Джеймс держит мастерскую West Coast Choppers в Калифорнии. Уж не в пику ли коллеге Стоун любит повторять, что его контора вот уже свыше 30 лет работает в стиле East Coast? Э, стоп: не лукавит ли? West Coast, East Coast… Почтенные, кому вы задвигаете? Сами-то хоть различите эти стили с расстояния в один метр?

Стоун – поборник истинного, чистого эксклюзива: он ненавидит «каталожество». Понятие «кастом по каталогу» вызывает у Стива столь сильную аллергию, что он, случается, несколько дней не может принимать пищу вовнутрь (вообще принимать как дар может – передачи с продуктами приносите, всегда рады, но вовнутрь – никак: отторгает организм, потому как грех это – строить кастом «по каталогу»!).

SMC, строящая 25-30 кастомов в год, зарегистрирована как мотопроизводитель, то есть ее продукция имеет собственный VIN, годовую гарантию – все честь по чести. Только серий – не дождетесь: сугубо штучная работа. Клиенты стонут от удовольствия: «Заполучив кастом от Стоуна, будто вступаешь в элитарный клуб». Девиз компании гласит: «Hand Built Like No Other» – что-то вроде «Ручная работа, как ни у кого другого». Да уж, если тебе кастомайзер имя, о скромности забудь.

В большинстве своем кастомы Стоуна построены на рамах типа «софтейл», хотя бывают и исключения. Такие, как Blue Velvet 1998 года. В нем ваятель использовал оригинальную раму Pro-One Quad с задней «параллелограммной» подвеской. Опять же, налицо явное тяготение к чопперам, хотя изредка встречались





Ну как не захотеть оседлать такого крокодила!



Kevin's Easy Rider, стиль Восточного побережья. Если бы SMC базировалась в Калифорнии, это называлось бы стилем Западного побережья… Ну да и ладно – хоть горшком зови… Что нам слова!

и «индианоподобные» (последний – в 1999 году), и «низкие и длинные» байки в духе Арлена Несса. Как, например, Tequila Sunrise 1999 года (помните, был такой хит в репертуаре у The Eagles? Хотя в наших широтах никакая их песня и рядом не лежала с «Hotel California» – кто из нас туда в свое время не «hotel»?) или появившиеся весной 2003 года Beautiful Blue (с мотором RevTech объемом 1639 см^3) и First To The Finish Line (редкий случай, когда Стоун использовал почти «стоковый» 1,5-литровый движок Harley-Davidson).

Последние два года на слуху чаще всего чопперы от SMC – радикальные и не

Red White & Blue. Назван так, по всему видать, в честь цветов российского флага. Скажете, что вряд ли? Ну, значит, совпадение…



Вкус или есть, или его нет. Здесь с ним, похоже, все в порядке. Так работает Питер Петкаускос из SMC.

А вот этого красавца звать Red White & Blue. Что ж ты, Стив, понтовался, что «Easy Rider» тебе не авторитет? Как ни крути, звездно-полосатая раскраска а-ля Captain America и твои байки не миновала. Этот законченный в июне 2003 года

Откидная сковорода для разогрева быстрых завтраков?

аппарат оснащен мотором S&S объемом 1918 см³, 6-ступенчатой коробкой передач Baker, рамой компании Killer Chopper под переднюю вилку, установленную под углом 47 градусов, и колесами от… West Coast Choppers (ну понравился клиенту дизайн – тут уж не до конкуренции). Рычаги-педали – Performance Machine. Выпускная система – от Martin Brothers. Как водится, бак, крылья, тормоза, сиденье – только свои, с клеймом «made by SMC».

Или вот экземплярчик – Kevin's Easy Rider (опять «Изя»? эх, совсем конъюнктура заела). 1639-кубовый мотор и 6-скоростная коробка – RevTech, рама под «рейк» в 42 градуса – от Diamond, выпускная система – Vance & Hines.

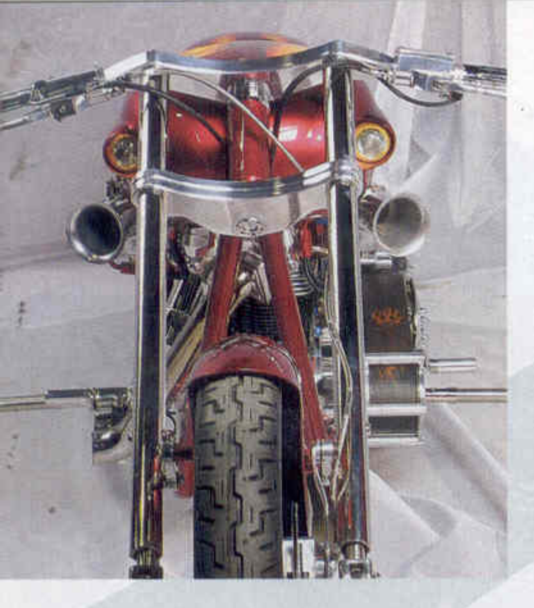
Этот чоппер с легким налетом ретро (передняя рычажная вилка-«спрингер», спицованные колеса) – Crimson Vision

очень: Coors Custom Chopper (шоу-байк, построенный по заказу пивной империи Coors), Black Beauty с мотором S&S объемом 2032 см³, Red Charmer с 1639-кубовым двигателем RevTech, Flamed-Out Picasso (мотор S&S, 1852см³), Rhapsody In Blue с 1639-кубовым S&S (имей слово «голубой» в английском языке те же значения, что в нашем, глядишь, не стал бы Стив налево-направо этими «блю» в названиях своих байков разбрасываться).

Зеленый Devil Bike был построен в мае 2002 года. Известен он тем, что гражданка Сесили Шмидт за десять месяцев проехала на нем 6000 миль… Возможно, некоторые наши дальнобойщики лишь криво усмехнутся. Тем не менее, девица доказала, что и такие эксклюзивные кастомы вполне можно пользовать и в хвост, и в гриву.



Это ли не искусство?! Обратите внимание на подвеску: ход – никакой. Но как изящна! Интересно, что за секретные механизмы в недрах рамных труб пружинят этот мини-маятник?



(июнь 2003 года) бахвалится мотором S&S нешуточного объема 2032 см³, 6-ступенчатой коробкой RevTech, рамой Killer Chopper и 42-градусным «рейком». Классика не умирает!

Но вернемся к «Комете». Посмотрите внимательно: она – другая, нездешняя какая-то. Словно вовсе не существует ни «западной», ни «восточной», ни вообще какой-либо школы... Только космос!.. The Comet строили шесть месяцев, без суеты. В результате свет увидело приземистое чудо с 50-градусным (!) «рейком», выкрашенное Питером Петкаускосом в насыщенный рубиновый колер, кое-где ненавязчиво разряженный «кометными» мотивами.

Силовой агрегат объемом 1967 см³ собран из отборных компонентов от разных «независимых» производителей: головки цилиндров – STD-Baisley, сами цилиндры – Axtell, поршни – J&E, шатуны – Carrillo, маховик – S&S, картер – Delkron. Пара карбюраторов – от S&S. 5-скоростная коробка – Andrews. Выпускная система (которой, по сути дела, и нет вовсе – так, два обрубка) – собственного изготовления.

Теперь – фары... Фар, с первого взгляда, нет. Со второго – тоже. (Вспомнилось из детства: демонтаж фары с любого мотоцикла или мопеда возводил аппарат в ранг «гоночного».) Оказывается, маленькие хищные линзы упрятаны в наросты по бокам топливного бака. Свежая идея!

Но самое интересное в конструкции – подвески. Передняя вилка вроде как представляет собой обычный «телескоп». Обычный, да не совсем. Приглядишься – это вовсе и не «телескоп», а «рычаг». Просто сами рычаги крайне миниатюрны и крепятся на оконечностях перьев. Такие вилки, разработанные SMC, под торговой маркой Righteous Forks (ну что ты с ним будешь делать – вилки уже у них «праведные»!) производит берлинская компания Taylor Engineering. (Это, разумеется, тот Берлин, что в штате Массачусетс... А разве существует какой другой?) Задняя подвеска, тоже изготовленная по проекту Стоуна берлинцами из Taylor, впечатляет не меньше передней. Сразу и не разглядишь, что это не «хардтейл».

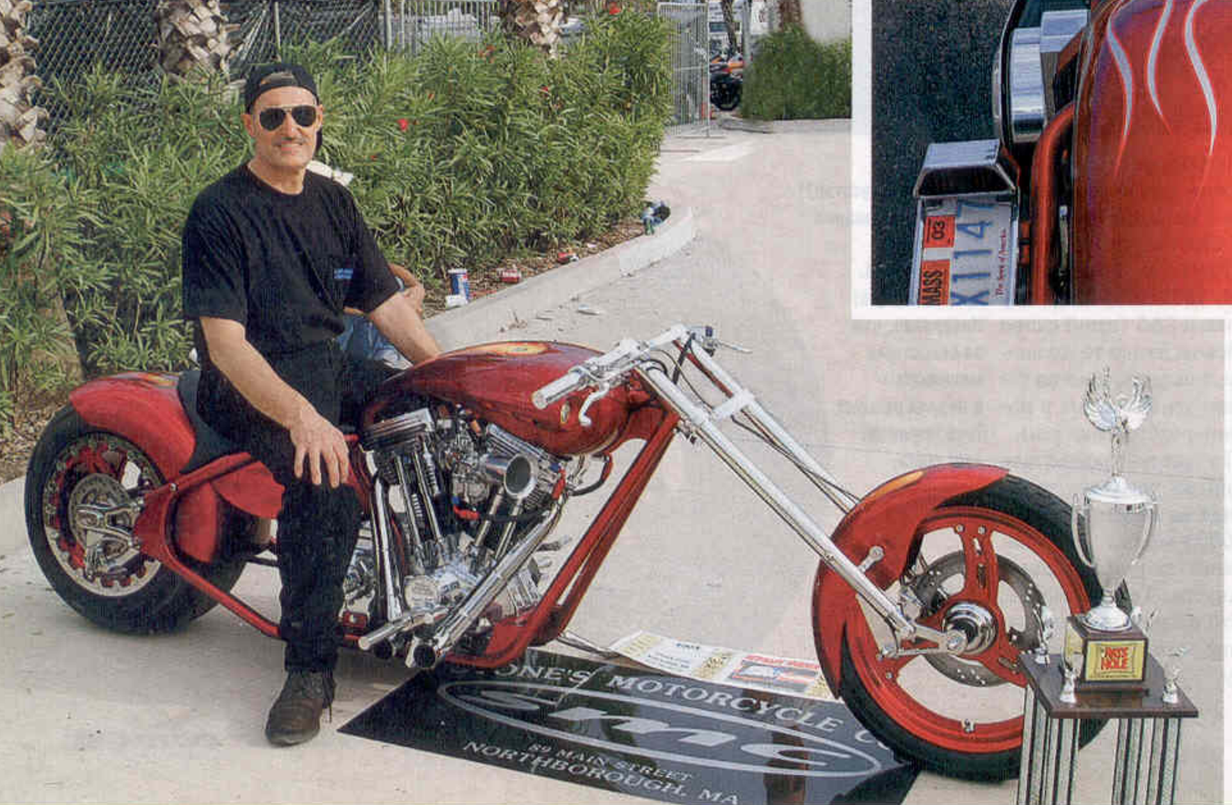
Колеса заказали у RC Components. Передний тормоз – у Performance Machine. Задний сварганили сами. Правда, не без помощи спецов из того же Taylor – всемером-то поди управься со всеми делами! Одни Деды Морозы сколько времени отнимают!..

Такая вот у Стива Стоуна получилась «Комета». Скажем больше: «Комета» у Стива Стоуна получилась-таки! Она и не банальна, и вычуры глаз не режут. Рука мастера! Чего ж вы хотели – тридцать лет работы в стиле... гм-м, в стиле... В стиле, короче.

Автор выражает благодарность **Стиву СТОУНУ** за помощь в подготовке материала.



Зеркала? К черту их, если вы обладаете Crimson Vision!



Стив Стоун и его The Comet после победы в Дайтоне. Нелепая ваза, стоящая у переднего колеса, для истинного кастомайзера дорого стоит.

БОЛИВАР

Мой друг Александр ЗУЕВ давно мечтал об антикварном мотоцикле. Не о музейном экспонате, с которого только и можно что пыль сдувать, а чтобы ездить по улицам нашего Красноярска, а то и махнуть на мотофестиваль – самолюбие потешить и окружающих удивить.

Байкеры говорят: на любой крутой «Урал» всегда найдется более крутой «японец», BMW или «Харлей». И лишь антикварному аппарату нет конкурентов – он вне времени и моды.

В наших краях нынче трудно найти старинную технику – годы и перекупщики сделали свое черное дело. Но помог «господин случай» – подбросил Александру кусок двигателя и раму DKW – их вполне достаточно для начала постройки того, что хотел.



Саша собрал аппарат из узлов и деталей упомянутого DKW, «Иж-49», «Ковровца», К-750, ВАЗ-2106, старого холодильника, магазинных подшипников, велотренажера, а также «костоправного» аппарата Илизарова. И как здорово все получилось! А звук выхлопа... Он неповторим и бесподобен. Как, впрочем, и мотоцикл в целом.

Сергей ХАЛЬЗОВ, Красноярск

Александр КУПРИЯНОВ,
фото автора

НОВАЯ ЖИЗНЬ «ЗАПОРОЖЦА»

Старенький мотор от «Запорожца»-«сороковки» валялся года четыре. Ждал своего часа и, наконец, дождался. Ему суждено было стать основой байка.

Раму строил вокруг движка. В первом варианте сделал её «сухой», то есть с жёстким креплением заднего колеса. Но без амортизаторов по нашим дорогам далеко не уедешь – пришлось всё переделывать. Когда работа была в разгаре, ко мне заглянул старый приятель Пётр Гусев. Посидели, поговорили, проникся он идеей, загорелся, и дальше уже вдвоём делали два мотоцикла. Они получились похожими, но только компоновкой и основными деталями, мелких различий – масса.

С двигателями особо не мудрили. Я на своём поменял только поршни. У Петра же мотор оказался в гораздо худшем состоянии, и без капитального ремонта не обошлось. Через специальные проставки установили «жигулёвские» карбюраторы и упразднили систему принудительного охлаждения.

Опасались, что, мол, будут перегреваться задние цилиндры. Пётр на этот случай даже установил электрический вентилятор. Но обошлось... Воздушный фильтр приспособил «вояжевский». Пётр же решил не мелочиться и «затолкал» под бак фильтрующий элемент от 41-го «Москвича».

Едва ли не самая сложная задача – стыковка двух «чужих» агрегатов: автомобильного двигателя и «ураловской» коробки. Решили установить сцепление от «Урала». А чтобы не изготавливать новые маховики, сделали в «запорожских» проточку под размер «ураловских» и запрессовали их туда, а затем, для надёжности, стянули этот «бутерброд» болтами. Пётр недавно разобрал узел на своём мотоцикле – для проверки. Всё нормально. Вот только тяжело мотоциклетному сцеплению передавать автомобильный крутящий момент, – случается, пробуксовывает при перегрузках. Но при обычной езде этого не чувствуешь: мотоциклы «выстреливают» так, что только за руль держись.

За изготовление (с расчётами и чертежами) переходных шайб между двигателем и коробкой передач просили 100$, предлагали ждать неопределённое время. Пришлось самим взяться за карандаш. По нашему чертежу шайбы сделали за один день (200 рублей за штуку).

Коробки передач установили обычные 4-ступенчатые. У меня, правда, шестерни от «Вояжа», и тронуться на четвёртой передаче, как Петру, уже не удаётся – только на третьей. Кикстартеры ликвидировали. Я даже вал его удалил, а отверстие заглушил. Хватит ногами дёргать – пусть электрический стартёр работает!

Редукторы стоят обычные, с «девяткой». Петр использовал укороченный карданный вал от «Вояжа», установил вместо резиновой муфты крестовину. У моего байка штатный привод от «Соло». Опасал-





Александр КУПРИЯНОВ (справа) и Пётр ГУСЕВ.



Цельный бак красив, но обслуживать расположенный под ним двигатель трудно.

ся, что муфта не выдержит нагрузок, но она сдюжила. Видимо, муфта работает с меньшим углом наклона, чем на серийном мотоцикле.

А как быть со ступицей заднего колёса? Идти покупать в магазине тюнинговую деталь, сделанную по чужим замыслам, а потом сидеть и подгонять? Ну уж нет! Вдохновлённые успехом с переходными шайбами, сами сделали чертеж. Вычертили маятник, определили расположение в нём колеса, главной передачи. И снова удача! Сделанная по нашим чертежам ступица без подгонки заняла своё место. В ней три подшипника – два по краям и один посередине. Ширина ступицы – 200 мм, средний подшипник несколько разгружает ось и крайние подшипники, распределяя нагрузку более равномерно.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Автор	Александр КУПРИЯНОВ	Петр ГУСЕВ
Сухая масса, кг	в разумных пределах	
Длина, мм	2500	2350
Ширина, мм	850	850
База, мм	1900	1750
Высота, мм	1220	1120
Высота по седлу, мм	650	650
Дорожный просвет, мм	130	130
Макс. скорость, км/ч	свыше 140 (мотоциклы не до конца обкатаны)	
Объём бензобака, л	18	8+8
Расход топлива, л/100 км		
за городом	5–5,5	5–5,5
городской режим	до 8 (при обкатке съедал до 10)	
ДВИГАТЕЛЬ		
Двигатель	ЗАЗ-968М	ЗАЗ-968М
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, V-образный	
Рабочий объём, см³	1197	1197
Размерность, мм	76х66	76х66
Макс. мощность, л. с. при об/мин	45/4400	45/4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	78/3500	78/3500
Система питания	карбюратор ДААЗ 2105 «Озон»	
Подача топлива	бензонасосом	бензонасосом
Бензин	АИ-80	АИ-80
Воздушный фильтр	«Вояж»	фильтрующий элемент от АЗЛК-2141
Охлаждение	встречным потоком воздуха	резервное – электровентилятором с кнопкой включения на руле
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	стандартное «Урал», запрессованное в маховик ЗАЗ-968М и закреплённое болтами	
КП	«Урал», шестерни от «Вояжа»	
Резиновая муфта	штатная	заменена крестовиной
Карданный вал	от «Соло»	укороченный от «Вояжа»
Редуктор главной передачи	«девятка»	«девятка»
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама	полностью самодельная	
Передняя подвеска колёс	перья «Иж», траверсы самодельные	
Задняя подвеска колёс	амортизаторы от «Урала»	
Передний тормоз	гидравлический дисковый «Иж»	
Задний тормоз	гидравлический: диск – «Москвич-2141», суппорт ВАЗ-2108, главный цилиндр ВАЗ-2101	
Переднее колесо	«Иж», покрышка 100/90-19"	
Заднее колесо	BMW	от «Волги», покрышки 205/60-15"
Генератор, Вт	350, установлен на самодельном кронштейне	
Фара	дополнительная от внедорожника с оптическим элементом ВАЗ-2106	
Аккумулятор, А/ч	45	45



Поначалу широкая автомобильная резина держала дорогу на поворотах не очень хорошо, но со временем приняла слегка округлую форму, и теперь мотоцикл можно «закладывать», пока глушители не упрутся в землю. Сейчас я занялся поисками специальной мотоциклетной резины подходящего размера для заднего колеса. Задачка, как выяснилось, ещё та, но решать её придется: автомобильная покрышка – единственное препятствие для легализации мотоцикла в ГАИ.

Спереди установлено всё «ижевское»:

Под фальш-панелью расположены карбюратор, генератор, распределитель зажигания и фильтрующий элемент от «Москвича-2141».

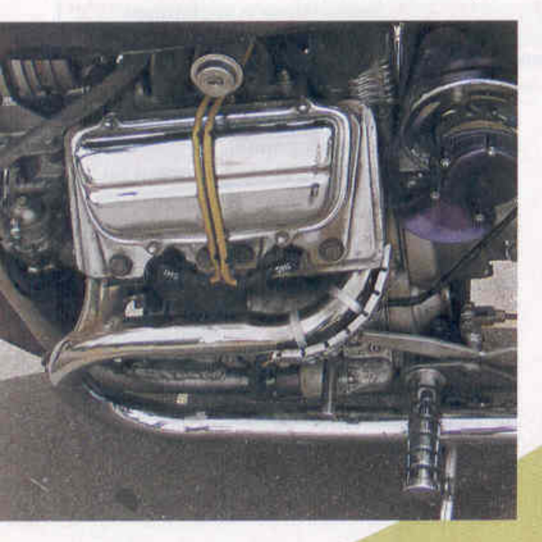
перья вилок (в самодельных траверсах), колёса и тормоза. Тормозов вполне хватает. «Ураловская» резина слабовато «держит» дорогу, но Петр установил именно её. И не прогадал: благодаря большому весу мотоцикла она буквально впечатывается в асфальт.

Задние тормоза по составу как «сборная солянка»: суппорты – от ВАЗ-2108, диски – от 41-го «Москвича», рабочие цилиндры – от «жигулёвской» «классики». Тормозные шланги использовали от «ирбитской» и автомобильной гидравлики. Торможение с этой конструкцией нормальное!

Схема электрооборудования выполнена по тому же принципу, что и у автомобиля-«донора» силового агрегата. У «Запорожца» две раздельные цепи: одна «обслуживает» двигатель, другая – остальное. Все потребители подключены через реле и защищены предохранителями. Даже если коротит все цепи, двигатель всё равно будет работать, и мотоцикл доберётся до гаража своим ходом. А то ведь у меня печальный опыт с «Уралом», когда сидел и полдня горевал под Кировом, глядя на обгорелые провода, пока местные мужики не подвезли новые от комбайна.

Конструкция двигателя такова, что под бензобаком и карбюратор, и распределитель зажигания, и генератор с большей частью электрики. Чтобы всё это там разместить, пришлось сделать в баке от К-750 выёмку до самого верха. С одной стороны, красиво и аккуратно, но с другой, – чтобы добраться, если понадобится ремонт, до этих агрегатов, бак нужно снимать. Пётр поступил хитрее: он сделал бензобак из двух половинок, а в середине – легкосъёмная фальш-панель.

Замок зажигания спрятан под баком – поближе ко всей электрике.







Задний тормоз получился массивным. Но он надежен.

Конструкция глушителей проще некуда. Впрочем, простота далась хлопотами. В хромированные трубы набили стальные мочалки для мойки посуды, завели мотор... Собрали разлетевшиеся по двору мочалки и снова затолкали в глушитель. Чтобы они больше не вылетали, просверлили трубы насквозь, вставили в отверстия болты. Звук получился приятный и негромкий.

Рамы конструировали сами. Петр использовал рулевую колонку и участок крепления маятника от «Урала». У меня даже эти детали самодельные – с коническими подшипниками. Движок закреплен жёстко, без сайлент-блоков, но вибрации на корпусе не ощущается. Сказывается уравновешенность автомобильного мотора. С задним маятником изрядно повозился, пока сумел придать ему пространственную форму. Всё хотел сделать его пожёстче. Результат – отличный. Но вот что немного обидно: задняя подвеска в мотоцикле товарища ведёт себя ничуть не хуже, она – штатная. Зачем же я столько возился?

Оба мотоцикла и в поворотах хороши, и по прямой идут, как по рельсам. Можно на ходу отпустить руль – будет «стоять», пока скорость не упадёт. И снова – газ... Немалый вес мотоцикла не ощущается.

Прошедшим летом съездили в Питер на байк-шоу – туда и обратно долетели на одном дыхании, без остановок. Расход топлива во время поездки составил 5–5,5 л/100 км. Но это за городом. А в Москве, в пробках, во время обкатки они «ели» около десяти литров. Сейчас же «аппетит» стабилизировался до приемлемых 8 л/100 км.

Ещё один довод в пользу движка от «Запорожца»: мотоцикл с ним получается гораздо красивее других самоделок. Считаю, что «оковский» и «восьмерочный» двигатели смотрятся хуже, вот и приходится их хозяевам закрывать фальш-панелями. Но разве красота мотоцикла – в пластике? На байк-шоу к нашим аппаратам было приковано всё внимание.

Когда собирал мотоцикл в квартире, жена возмущалась. Когда же собрал, согласилась: «Да, – говорит, – красиво...». Теперь вот сомневаюсь: может, зря я его сделал одноместным? ⏮



ИМИ ИНТЕРЕСУЕТСЯ МИЛИЦИЯ

МОТОЦИКЛЫ JAWA ОТ КОМПАНИИ «МОТО РЭСТ»

Многие годы подряд обладатель Jawa автоматически становился «первым парнем» и на деревне, и в городе. Потому что машина заслуженно носила репутацию надежной и стильной. Словом – вещь! Мотоцикл был тогда чехословацким, заграничным, но – «нашим»... Многое изменилось, а добрая память о продукции нынче чешского завода осталась. И вот теперь год от года объемы поставок понемногу растут, а официальный дистрибьютор Jawa в России – компания «Мото Рэст» всячески поддерживает высокую репутацию предприятия.

Да, сегодня у байкера есть выбор, что купить – от «японца» до «Ижа». А можно взять хорошую Jawa – чтобы не болела голова о качестве сборки, запчастях и т. д. Особенно о запчастях. Но для этого следует обратиться к надежному продавцу, который не обманет. На отечественном рынке много «левака», и дабы застраховать себя от плохого товара, разумно приобретать детали только у официальных дистрибьюторов. Компания «Мото Рэст» продает запчасти оптом и в розницу, принимает заказы на отправку запчастей по почте (подробности – на сайте www.motorest.ru). Она же поможет квалифицированно отремонтировать сломанный аппарат. Владельцам старых Jawa предложат не «изобретать велосипед» и купить наборы для ремонта и киты для тюнинга старых моделей. А о том, что дистрибьютор предлагает не лежалый товар, говорит тот факт, что даже милиция и МЧС заинтересовались чешскими мотоциклами – от них пошли первые заказы на Jawa.

Для «гражданских» же покупателей тоже хорошие новости. Во-первых, появилась возможность приобрести технику в кредит. Во-вторых, в новом году в продаже появились 650-кубовые мотоциклы Jawa с 4-тактным одноцилиндровым двигателем Rotax Bombardier (!). Мотоцикл представлен в двух версиях: дорожной и полицейской.

«Мото Рэст» продает и давно зарекомендовавшие себя 350- и 125-кубовые модели. Здесь выбор уже побогаче: дорожники, эндуро, кроссовые мотоциклы и другие. Причем на «125-х» стоят лицензионные двигатели Honda CB125. ⏮

JAWA 125 $1900

Объем двигателя – 125 см^3;
сухая масса – 103 кг;
мощность – 12 л. с.

JAWA 350/640 $2600

Объем двигателя – 350 см^3;
сухая масса – 149 кг;
мощность – 23 л. с.

JAWA 650 $8000

Объем двигателя – 650 см^3;
сухая масса – 165 кг;
максимальная
мощность – 48 л. с.



ТАКАЯ НЕ ПОДСТАВИТ

Цепь мотоцикла – это не только надежность и долговечность техники, но и ваша личная безопасность. Так вот синоним того, другого и третьего – изделия фирмы с замечательным женским именем Regina.

Скажем, старая цепь износилась – нужна новая. Определите по каталогу, какая вам нужна. Отправляясь в магазин, на всякий случай прихватите с собой старую – в качестве образца. Но не пытайтесь подобрать новую той же длины: цепь при износе сильно вытягивается. И не вздумайте, следуя древним рекомендациям, укорачивать ее на два звена! После такого «обновления» она в два счета «сгрызет» зубья звездочек. Да и сама порвется в ближайшем будущем. Все производители мотоциклов рекомендуют менять вместе с цепью обе звездочки – и они правы. Только в этом случае можно надеяться, что она исправно «проходит» положенные ей километры. Цепи Regina обычно «пробегают» по 20 тыс. км и не подводят.



На упаковке фирмы Regina помещены подробные рекомендации, как обслуживать цепные передачи.



Приспособление для сборки цепи.

Большинство цепей выпускается с уплотнениями типа O-ring или X-ring. Эта конструкция известна давно, поэтому подробно описывать их не будем. Скажем лишь, что уплотнительные колечки в X-ring выглядят в сечении как буква X. Они дороже других, но и долговечнее. А недавно в гамме Regina появились Z-ring – их уплотнение в сечении как буква Z.

Фирма Regina для тех, кто недостаточно осведомлен, дает на упаковке подсказку-рекомендацию, как цепи устанавливать и обслуживать. Что очень удобно: другие производители не утруждают себя подобными нужными мелочами.

Коротко расскажем, как правильно покупкой распорядиться. Еще перед установкой цепи обязательно добейтесь, чтобы ведомая и ведущая звездочки располагались в одной плоскости. В комплекте к цепи среднего размера вам должны выдать в магазине два замка. Один обычный, с пружинной защелкой (разрез пружинки должен быть направлен назад относительно движения цепи), а другой представляет собой обычное звено. Замки с пружинной защелкой допускается устанавливать только на мотоциклы с рабочим объемом не более 250 см³. Мощные цепи, начиная с 530-й, замками с защелкой вообще не комплектуются. Для заклепывания соединительного звена на мотоциклах больших кубатур желательно обзавестись специальным приспособлением – оно напоминает струбцину. Соберите звено с уплотнительными кольцами. Под наружные пластинки вставьте специальные ограничительные полукольца (их также найдете в купленном комплекте) и закручивайте винт приспособления, периодически постукивая по нему молотком – до тех пор, пока пластинки не упрутся в ограничители. После окончания работы не забудьте их вынуть. Если нет приспособления, можно, конечно, обойтись молотком и керном, но нередки случаи, когда, не рассчитав силы, мотоциклист портит цепь. Разобрать такой замок можно только «болгаркой», но тогда о повторной сборке не может быть и речи. Поэтому, если вы не уверены в своих силах, обратитесь к специалистам.

Своевременно подтягивайте цепи. До какого предела? Regina рекомендует: на мотоцикле с водителем амплитуда смещения цепи вверх-вниз должна быть приблизительно 15 мм. Но сверьтесь с требованиями завода-изготовителя техники. Но в любом случае, какой бы ни была нагрузка, цепь не может быть натянутой как струна.

Несмотря на то, что внутрь звеньев на заводе заложили смазку, которая должна «работать» весь срок службы, для продления долговечности уплотнительных колечек цепь нужно смазывать каждые 500 км (не реже!) или после каждой поездки под дождем. Regina допускает применение масла вязкостью по SAE 80–90, но это в крайнем случае. Специальные смазки работают гораздо лучше. Они делятся на смазки для цепей дорожных мотоциклов (в названии обязательно присутствует слово road) и внедорожных (off road). Те, что для бездорожья, не позволяют пыли прилипать. Однако они легко разбрызгиваются на высоких скоростях. То, что цепь останется сухой, – еще полбеды.



Разновидности кольцевых уплотнений цепи: А – O-ring; Б – X-ring; В – Z-ring.

Опаснее другое: часть разбрызганного масла обязательно попадет на покрышку и под действием центробежной силы проникнет на протектор. Как поведет себя замасленное колесо, объяснять не нужно.

Смазывать можно только чистую цепь. Не мойте ее бензином – для этого есть специальные очистители. Хотя уплотнительные кольца и маслобензостойкие, бензин все же их подсушивает. При мойке мотоцикла ни в коем случае не направляйте сильный напор воды на цепь, иначе вместо смазки внутрь звеньев проникнет вода, и уж она наделает бед.

Благодарим салон **«Мистер Мото»** за помощь в подготовке материала.

НА СВАЛКУ? В РЕМОНТ?

ИЛИ СО СВАЛКИ – В РЕМОНТ?



Вторичный моторынок России не без странностей: некоторые марки «совкоциклов» вымирают, как мамонты, другие, наоборот, возрождаются. Задумавшие купить аппарат стоят перед непростым выбором: какая марка прослужит еще долго, а какая завтра умрет из-за недостатка запчастей? Вот что думает по этому поводу один из «действующих игроков» рыночного «поля» юга России Андрей ЛЯШЕНКО из Георгиевска Ставропольского края.

В регионах падает потребительский спрос на предметы не первой необходимости, к ним относятся и мотоциклы. Тому есть причины. Использование для хозяйственных нужд, скажем «Днепра» с коляской, пожирающего до 13 л бензина на 100 км (не говоря уж о масле, текущем ручьями), может быть оправдано разве что при транспортировке наркотиков или оружия (исключение – грузовой «Муравей», но о нем чуть позже). С середины 90-х перестали продаваться новые мотоциклы, позже – секонд-хэнд, теперь очередь дошла и до запчастей к ним.

Курьез, но факт: часть мотоциклов «убили» сами их создатели. Например, «Юпитеры». Пока шатуны моторов крутились на двухрядных подшипниках (пусть и при традиционно низком качестве металла), моторы «пахали» по 10–20 лет без «вскрытия» и при использовании не двухтактных масел (АС8, М8Г, М10Г2и). Но кто-то «уменьшил» подшипнки и, искусственно нарастив ударные нагрузки, снизил надежность коренного соединения. Коленвалы «Юпитеров» начинали греметь через 7–8 тыс. км пробега и рассыпаться. Кто согласится на такую «погремушку» вместо рабочего мотоцикла!? Это и решило участь модели. Сейчас цена исправного «Юпитера» стремительно подбирается к цене цветного металла, входящего в его состав.

В «Планете» первоначальной идее конструкторов (к слову, немецких) повезло – ее не «совершенствовали» и посему не испортили. Можно сказать уверенно: «Планета» будет жить в регионах, в которых у населения водится хоть чуть-чуть денег, есть газоконденсат вместо бензина и нет дорог. Но жить в виде вечного секонд-хэнда. Вот тому подтверждение. В последнее время коммерсанты из Дагестана и Калмыкии скупили, где только смогли, все способные мало-мальски двигаться «Планеты» – в Ставропольском, Краснодарском краях, Ростовской и Волгоградской областях. Слышал, в Сибири подобную операцию провели коммерсанты из Монголии. Зачем скупали? Чтобы перепродать в своих краях: здесь никогда не станут покупать новые, если есть еще «живое» «старье», начиная с «Иж-49». Рынки наводнены поршнями и кольцами 3-го ремонта, что позволяет ставить на ход почти любой цилиндр. Коробка и сцепление на «Планетах» неуби-

ваемые, а кроме того большинство деталей взаимозаменяемы во всех ижевских моделях. А теперь еще и потому, что в продаже замечены китайские шатуны со стальными сепараторами, ресурс которых в несколько раз выше, чем у «дюральки» российского производства.

«Мински», как ни странно, во множестве колесят и почти не потребляют запчасти. Эти мотоциклы изначально предназначались для пенсионеров, а они технику берегут – знают, что новый мотик им не светит.

«Восходы» совсем исчезли (а вместе с ними и спрос на запчасти), новые же ЗиДы – «Совы» и «Пилоты» так и не успели получить широкого распространения.

Об упорстве владельцев двухскоростных мопедов следует сказать особо. Несмотря ни на что, «Верховины», «Дельты» и «Риги» продолжают работать, зачастую за счет настойчивости молодого поколения, которому ничего не остается, кроме как реанимировать своих «динозавриков». То же могут сказать о «бестселлере» советского рынка – мотовелосипеде с моторчиком «Д» (рекорд производства – около 15 млн. штук – так и остался непревзойденным). Фирменные запчасти к «дэшникам» исправно производит питерский «Красный Октябрь», а к моторам серии «V» – все, кому не лень, в том числе и Ковровский механический завод. «Динозаврики» еще переживут все, что выпускал и выпускает наш мотопром, за исключением разве что «Планет».

В силу высоких потребительских свойств чешские Jawa выпуска до 1992 года остаются в чести. Их высокая ремонтопригодность дает возможность восстанавливать двигатель из совсем непригодного состояния. «Подпитка» рынка недорогими запчастями из Чехии и Польши, а также появление отечественных поршней 5-го и 6-го ремонтов позволяют оживить старую технику, причем надолго. К Jawa продается все, включая «кузовщину», и будет продаваться еще долго, ибо мощна надежность, вложенная чешскими конструкторами в этот мотоцикл. Недостает лишь недорогого электронного зажигания, но этот пробел с успехом ликвидируют самодельщики, использующие автомобильные комплектующие.

Как ни странно, завод, выпускавший самые долговечные и востребованные на селе машины, начал «сушить весла» самым первым – речь идет о Туламашзаводе и его бестселлере грузовичке «Муравей». У его мотора нет недостатков, и потребитель продолжает идти на затраты – лишь бы ездил. До сих пор на ходу «Тулы» с чугунными цилиндрами. Компенсируя практическую непригодность штатных контактов к искрообразованию, многие устанавливают тракторные магнето. Альтернативы «Муравью» пока нет. Запас прочности позволяет монтировать на его базе седельный тягач с полуприцепом метра четыре в длину и грузоподъемностью в тонну. Поэтому расставаться с ним селяне не намерены.

Совсем другая картина с вечной, казалось бы, классикой – оппозитами, еще недавно претендовавшими называться российской «легендой». Продажи запчастей для них сегодня застопорились. Во-первых, прошла первая волна интереса молодежи к «обезлюливанию» и тюнингу отцовских аппаратов. Романтика «большого» 4-тактного мотора померкла, когда под боком стали появляться подержанные «японцы» с моторами больше литра и внушительным «табуном лошадей» в движке. А во-вторых, рынок захлестнул поток деталей вообще без термообработки, сальников из сырой резины и агрегатов, собранных из вторсырья. Да и сами заводчане не особо пекутся о совершенствовании конструкции для увеличения межремонтных пробегов. Так, заднюю втулку распредвала и шестерни ГРМ приходится менять чуть ли не раз в полгода. Торговцы запчастями живут под градом бесчисленных упреков покупателей. Таковы российские «легенды» и реалии.

Дмитрий **ЮДИН**, фото из архива редакции

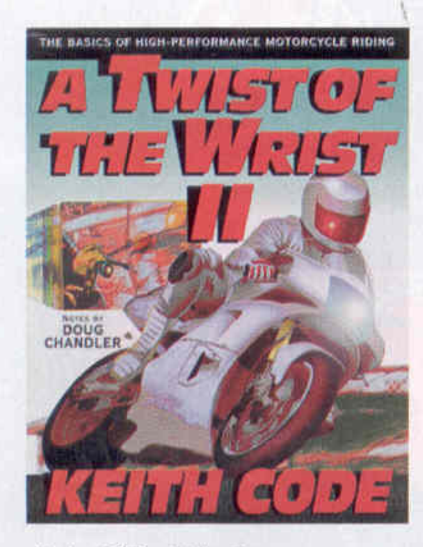
БОЛЬШЕ ГАЗУ – ВОПРЕКИ ИНСТИНКТУ



Все спортбайкеры хотят уметь ездить быстро. Было бы странно, если бы хотели иного! Но большинство прибегает к методу проб и ошибок, что больно, дорого и нормальным не назовешь.

Между тем существует книга-самоучитель, которую спортбайкеры всего мира окрестили великим учебником райдера. Написал ее Кейт Код, глава калифорнийской школы езды на супербайках. Он обобщил опыт многих известных гонщиков, систематизировал его и изложил в виде четкой методики. Назвал «Twist Of The Wrist 2» (цифра «два», потому что это уже второе издание). Перевести название можно как «сноровка». Автор в предисловии говорит, что он изложил «технологию вождения». О том, насколько эффективна методика, говорят результаты: многие мотоциклисты после занятий в школе Кейта «вышли в люди».

Книга на русском языке, с сожалению, не выходила. Даю наводку: в Интернете гуляет неплохой перевод. Изучить



Обложка спортбайкерской «библии».

«Twist Of The Wrist 2» полезно не только гонщикам – кейтовская «технология вождения» применима и на обычных дорогах, и не только для спортбайкеров.

Суть труда: научитесь правильно «эксплуатировать» инстинкт самосохранения. Непроизвольные его проявления частенько приводят к авариям. По словам Кейта, опрос широкого круга водителей показал, что никто из них никогда не собирается сбрасывать газ в повороте – все готовятся добавлять. Но инстинкт заставляет поступить иначе. Кейт считает, что сброс газа в повороте – проявление инстинкта самосохранения №1 (ИНС-1). Проведенные им исследования выявили причины, «включающие» ИНС-1 в повороте: скорость слишком велика; слишком широко зашел в поворот; слишком низко «положил» мотоцикл; «ой, кажется, скользко...» Есть и другие, связанные с дорожной обстановкой, другими участниками движения. Интересно вот что. Водитель, сбросив газ, тут же понимает, что этого делать не стоило – и так каждый раз. Что свидетельствует о неконтролируемости проявлений инстинкта самосохранения.



Внимание: газ в повороте гонщики все время добавляют!

Неконтролируемость вызывает в первую очередь реакцию рук. Кейт выделяет следующие основные ИНСы: сброс газа, сжимание руля, фиксация внимания на одном объекте, руление в сторону объекта, на котором зафиксировано внимание, отсутствие или неэффективное руление (слишком медленное или раннее) и ошибки при торможении.

Автор верно подметил: каждый из нас периодически сталкивается со всеми этими ИНСами. Например, запланирована ли была блокировка переднего колеса на торможении? То есть в условиях возникновения опасности (мнимой или реальной) тело начинает действовать само, помимо воли его обладателя. Громадный опыт автора позволяет ему утверждать, что ни одно проявление инстинкта самосохранения не соответствует конструкции мотоцикла, тем более правилам его вождения.

Дождевая гонка в «Суперспорте»: газ сбросишь – упадешь.

Управляемость байка напрямую связана с его развесовкой. Среднее значение соотношения передней и задней частей современных спортбайков – 50/50 % (во всяком случае, показатель развесовки стремится к такому значению). Если же измерить площади контактов с дорогой переднего и заднего колес, то окажется, что идеальное соотношение должно быть другим – 40/60 %. Отсюда, задача водителя – поддерживать развесовку, близкую к идеальной, при помощи газа. Что возможно: легким движением кисти правой руки можно «перебросить» вперед или назад (закрыв или открыв газ) более четверти веса мотоцикла.

Чтобы поддерживать правильную развесовку экипажа, а это особенно важно в повороте, нужно ускоряться. Если ускорение недостаточное, траектория «распрямляется», и тогда пилот рефлекторно допускает ошибку – сбрасывает газ (ИНС-1). Ситуация становится безвыходной.

Отсюда Кейт и формулирует правило №1: как только вы начали добавлять газ, делать это следует равномерно, плавно и постоянно – вплоть до окончания поворота.



А вот так разумнее делать после победного финиша.



Они газ точно не сбрасывают.



Для наглядности автор сравнивает: сброс газа в скользком повороте сродни использованию переднего тормоза – падение почти неизбежно. Поэтому известный инструктор напоминает старое золотое правило гонщиков: «Сомневаешься? – Газуй!» Хуже не будет, но шанс не упасть появляется. Кроме того, сброс газа нарушает устойчивость мотоцикла.

Практик с большим опытом не станет спорить с Кейтом и в том, что идеальная работа подвески достигается в серединной трети диапазона ее ходов. Можно пытаться достичь идеала настройками, но открытие и закрытие газа способны свести на нет все результаты тонких регулировок подвески. И опять же, работа газом – очень эффективный инструмент «настройки» подвесок: именно ручка газа позволяет легко и быстро изменять развесовку байка. Конечно, мотоцикл надо, прежде всего, чувствовать. Кстати, при сбросе газа в повороте дорожный просвет уменьшается, поскольку и передняя и задняя подвески сжимаются, а потому обтекатель может начать скрести по асфальту – и ИНС-1 снова тут как тут, со всеми вытекающими последствиями.

Много вопросов у активных райдеров вызывает определение правильной траектории в том или ином повороте. Книга отвечает и на этот вопрос: правильная траектория та, которая позволяет следовать правилу №1. Та, которая не позволяет, – не идеальная. Конечно, и тут не обойтись без оговорок – повороты бывают и с переменным радиусом, и с «доворотом». Но это – частности, а закон таков: **траектория формирует газ, хорошая траектория позволяет правильно использовать газ.**

Это лишь кратко об одном из разделов книги о правильном вождении. Прочитав ее, многие смогут осознать собственные ошибки, их понимание ведет к повышению гарантий безопасности езды. А скорость – это и есть производное от безопасности.

У Бьяджи в повороте колесо приподнято. Что означает: идет на «хорошем газу».





ПРОИЗВОЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото © Бернарда ШПЕТТЕЛЯ
(bernhard@spoettel.com)

Чемпионом мира прошлого года по стант-райдингу (трюковой езде) стал 33-летний немец Кристиан Пфайфер. Знали бы судьи, что он вытворяет помимо программы соревнований, отдали бы Кристиану чемпионство пожизненно.

Впервые он сел на мотоцикл в пять лет, осваивал все больше окрестности. Когда же увидел по телевизору триал, понял: это – мое! Триал, а потом и стант-райдинг, стали работой, а для души он выдумывает всякие «шалости».

– Ребенком я как-то влез на крышу нашего дома, – рассказал Кристиан, – и съехал с нее на лыжах. Высота – метров десять. Повзрослев, попробовал проехать по крыше на мотоцикле. Оказалось, очень сложно, но больше было веселья, чем страха.

Семь лет назад первый раз сумел заехать на байке на довольно крутую гору. До этого все попытки заканчивались тем, что проезжал метров десять – и скатывался вниз. Эта отметка – 10 метров – высшая точка, на которой еще оставалась возможность повернуть. Выше – обратной дороги нет... Подходящую гору нашел в Италии, около озера Гарда. Уклон – 45 градусов. Для трюка подготовил свой Gas Gas TXT280. Его вес – всего 70 кг. Оттюнинговал карбюратор (чтобы двигатель не «сожрал» весь бензин на полпути), приподнял

Кристиан ПФАЙФЕР получил прозвище Мистер «один час». Потому что мотоцикл задирает даже не в перпендикуляр, а (проведите воображаемую прямую между осями колес) «на час», если по циферблату.





рукоятки руля, давление в заднем колесе – всего 0,35 атм – это для лучшего сцепления с поверхностью.

При подъеме важно держаться прямой линии – так наиболее безопасно. Самая сложная часть пути где-то в середине горы – там склон становится еще круче. Ехал на второй передаче со средней скоростью 20 км/ч. Удалось: доехал! В конце прошлого года повторил трюк специально для телевидения. Вскоре выйдет DVD с записью всей «поездки».

Жила во мне и другая идея-фикс: проехать по стене параллельно поверхности земли. Целый год ушел на поиски подходящего объекта. Наконец, нашел мост в Баварии. Одна из его стен-опор – то, что надо: гладкая и абсолютно вертикальная.

Разогнался с небольшого соседнего холма, въехал на естественный трамплин, которым послужила конструкция фундамента моста. Важно было под определенным углом запрыгнуть с него на стену. Скорость при разгоне составляла около 30 км/ч на третьей передаче. По стене двигался какие-то секунды. Затем спрыгнул на другую платформу и на землю. Для этого трюка мотоцикл не нуждался в переделках. Здесь главное – техника исполнения.

Не скрою, горжусь тем, что смог совершить эти трюки. Может по ровной стене еще кто-нибудь и ездил, хотя я ничего подобного не слышал (движение в цирковой бочке – не в счет – в ней все довольно просто). Но на гору на мотоцикле так же, как я, точно никто не въезжал.

В нынешнем году очень хочу проехать на байке по арке моста. Должно получиться! Все желающие могут следить за моими «шалостями» на сайте www.christian-pfeiffer.de.

ДРАЙВ



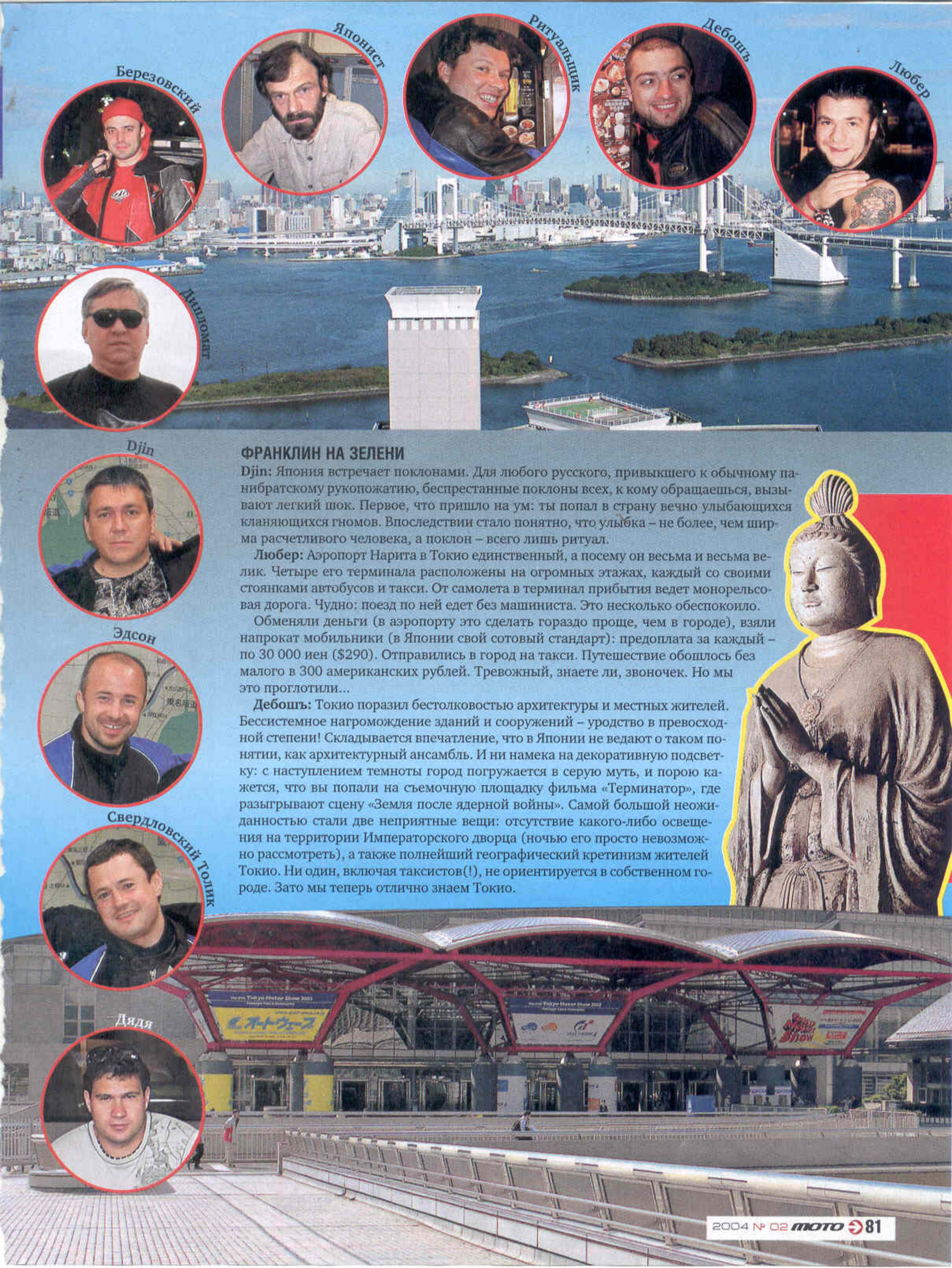
ПОДТЯНИТЕ ЧАСОВЫЕ ПОЯСА

Любер: Мы, десятеро взрослых, состоявшихся мужчин, не только хотели, но и могли поехать на байк-шоу в Японию. А раз решили, то мыслями уже были в дороге. Но порыв фантазий остудил консульский отдел посольства Японии в Москве – потребовал предъявить приглашения и проплатить забронированные места в гостиницах по пути следования группы… Легендарная осакская банда байкеров Black Jack, с которыми мы обо всем договаривались еще раньше, пригласить-то пригласили, но официально оформить приглашения им интеллекта не хватило. Пришлось обращаться за помощью к одному из немногих существующих в Москве туроператоров, специализирующихся по путешествиям по Японии. Спасибо – помогли.

Если кому-то шарахнет в голову попутешествовать по японским островам, то учтите не только этот наш урок, но и другое: вы не одни такие фантазеры. Когда в середине сентября мы подали заявку на приобретение авиабилетов на 6–7 октября – почти за месяц! – то обнаружилось, что билетов нет. Во всяком случае, для всех сразу. Пришлось разделиться на группы: первая из четырех человек вылетала 7-го октября Аэрофлотом, вторая – пятеро наших – на следующий день японской авиакомпанией, наконец, самый занятой по прозвищу Дядя собирался прибыть 10-го прямо в Хиросиму, где, собственно, и проходило байк-шоу… Я – в группе авангарда.

К отлету, как ни странно, никто не опоздал. Но вот другая странность нашего путешествия осталась непостижимой: разница во времени между Токио и Москвой – пять часов. Чего, по идее, быть не может: широта японской столицы вполне сахалинская, а между тем разница во времени между Москвой и Сахалином, как известно, составляет 9 часов.

Что делает наш человек в полете десять часов кряду? Правильно… Пиво-водка-коньяк-виски не оставили ни единого шанса «на поспать». К тому же часть пассажиров в салоне – россияне, многие из которых совсем не прочь поболтать. Особую пикантность придавало наличие в спитой русскоязычной «диаспоре» на борту 6–7 девчонок, летящих в Японию то ли танцевать в каком-то стрип-клубе, то ли заниматься консумацией – самым распространенным ремеслом, укрепляющим в нынешний исторический период российско-японские отношения. Девчонки летят за деньгами, повезет – за японскими мужьями, которые, как они считают, лучше наших. Как окажется позже, это утверждение весьма спорно: принцы японских императорских кровей давно поделены и разобраны, и без наших девчонок там есть кому на них охотиться.



ФРАНКЛИН НА ЗЕЛЕНИ

Djin: Япония встречает поклонами. Для любого русского, привыкшего к обычному панибратскому рукопожатию, беспрестанные поклоны всех, к кому обращаешься, вызывают легкий шок. Первое, что пришло на ум: ты попал в страну вечно улыбающихся кланяющихся гномов. Впоследствии стало понятно, что улыбка – не более, чем ширма расчетливого человека, а поклон – всего лишь ритуал.

Любер: Аэропорт Нарита в Токио единственный, а посему он весьма и весьма велик. Четыре его терминала расположены на огромных этажах, каждый со своими стоянками автобусов и такси. От самолета в терминал прибытия ведет монорельсовая дорога. Чудно: поезд по ней едет без машиниста. Это несколько обеспокоило.

Обменяли деньги (в аэропорту это сделать гораздо проще, чем в городе), взяли напрокат мобильники (в Японии свой сотовый стандарт): предоплата за каждый – по 30 000 иен ($290). Отправились в город на такси. Путешествие обошлось без малого в 300 американских рублей. Тревожный, знаете ли, звоночек. Но мы это проглотили...

Дебошъ: Токио поразил бестолковостью архитектуры и местных жителей. Бессистемное нагромождение зданий и сооружений – уродство в превосходной степени! Складывается впечатление, что в Японии не ведают о таком понятии, как архитектурный ансамбль. И ни намека на декоративную подсветку: с наступлением темноты город погружается в серую муть, и порою кажется, что вы попали на съемочную площадку фильма «Терминатор», где разыгрывают сцену «Земля после ядерной войны». Самой большой неожиданностью стали две неприятные вещи: отсутствие какого-либо освещения на территории Императорского дворца (ночью его просто невозможно рассмотреть), а также полнейший географический кретинизм жителей Токио. Ни один, включая таксистов(!), не ориентируется в собственном городе. Зато мы теперь отлично знаем Токио.



Любер: Когда добрались до Shindshiku New City Hotel, встретились с мистером Сином. В его задачу входило найти для нас мотоциклы и автофургон сопровождения.

Djin: После переговоров мы уяснили, что до байк-шоу мы поедем в лучшем случае на велосипедах – на них не нужны никакие, даже внутренние «русские» права. После второго этапа переговоров – что наши «родные» «права» мы можем засунуть в задние кофры своих байков и никому их больше на японской чужбине не показывать. Как оказалось, Россия и Япония подписали разные международные конвенции о водительских удостоверениях. Мало того, что «права» были «не такими», так еще и просроченными: по японским законам, водители пересдают экзамены на «права» ежегодно.

Любер: Весь день мы только тем и занимались, что шлялись по полицейским управлениям, муниципалитетам, добиваясь признания наших навыков вождения, добрались даже до российского генконсула, но он подтвердил: придется пересдавать – и ничего не попишешь. Только у Лехи Дипломата «корочки» были легитимными – он получал их в Шри-Ланке.

Мы что, приперлись сюда, чтобы за свои же кровные кого-то убеждать в том, что умеем обращаться с мотоциклом? Щасс!

Уже к вечеру в многомиллионном городе все японцы-прокатчики знали, что горстка безумных русских байкеров во что бы то ни стало хочет заполучить аппараты для поездки на тусовку Wibesmeeting в Хиросиму. Появилась надежда, что какой-нибудь да «нарисуется» с блюдечком с голубой каемочкой, на котором – моцики.

Djin: Предложенный нами двойной тариф арендной стоимости мотоцикла заставил поверить одного из законопослушных японцев-прокатчиков, что ездить можно и без «прав». Но просветил: при контактах с дорожной полицией «обложка» международных «прав» должна быть зеленого цвета и с изображением президента США (желательно, Франклина).

ЗАКОРЮЧКА, ГАЛОЧКА, ПАЛОЧКА

Любер: Прилетели еще пятеро – Ритуальщик, Дебошъ, Березовский, Эдсон и Толик Свердловский, их встречал некий господин Кимура, туристический агент. Он содрал за трансфер $800, привез ребят в контору проката, в которой накануне нам отказали в мотоциклах. Отдав на заклание собственную репутацию, брат Кимура помог взять в аренду пять моциков. Если нам прокат обошелся в две цены, то им в три тарифа,



а именно: $180/сутки + залог $1000 за каждый + залог в виде обратных авиабилетов.

Дебошъ: Мне было проще всех – у меня документы вообще без категории «А» – не успел ее восстановить после потери «прав». Оставалось уповать только на удачу. Благодаря развитой жестикуляции Ритуальщика и Жеки Березовского, а также их широко открытым честным глазам все же удалось донести до непонятливых японцев, что отсутствие категории «А» – не изъян, если есть «В», а она дает мне право на управление мотоциклами высшей степени «заряженности». Таким образом, если кто-то отважится предложить мне что-либо, кроме Suzuki Hayabusa, это будет расценено как страшное оскорбление, грозящее международным скандалом… И я получил аппарат!

Если вы подумаете, что мой «Сокол» был «задушен», то сильно ошибаетесь! На градуировке спидометра гордо красовалась трехзначная цифра «340».

Любер: Другие аппараты, надо отдать должное прокатчикам, оказались практически новыми: спортивный Yamaha R1, «классики» Honda CB1300 и Yamaha XJR1300 и «спорт» с V-твином-Suzuki SV1000S.

Могли взять еще два мотоцикла. Но, во-первых, не было требуемых чопперов для Дипломата и Djin, а во-вторых, оставалась надежда взять моцики в культурном центре Японии – городе Киото, лежащем на пути следования нашей группы.

Отъезжали уже вечером, но несмотря на темень и на, прямо скажем, рабочее движение на улицах, R1 унес Березовского на заднем колесе. Что повергло в глубокое уныние служащих мотопроката...

Ехать решили не по платному хайвею, а по «халявной» 246-й трассе (маршрут бесплатных дорог от Токио до Хиросимы любезно предоставил осакский клуб Black Jack). Выехав за околицу, пять двухколесников ушли в точку, и фургон Nissan Caravan догонял их только в придорожных ресторанах, где мы подкреплялись.

Djin: Следующие два дня мимо нас проносился один огромный город: в стране окончание одного населенного пункта и начало другого отделишь только по указательному знаку. Все надписи на дорогах и в картах сделаны иероглифами, оттого сверка одних с другими занимала много времени. К примеру, увидел над дорогой три закорючки, две галочки и одну палочку. Остановился, достал карту и давай искать в ней такое же хитросплетение знаков… Хорошо, что Хонсю длинный, вытянутый остров – сложно сбиться с направления.

ПОД «ПРЕСС» ИХ!

Любер: После Осаки, торгового центра страны, выехали на хайвей и покатили со скоростью 150 км/час (при ограничении в 110) по дороге, представлявшей собою скорее бесконечный мост.

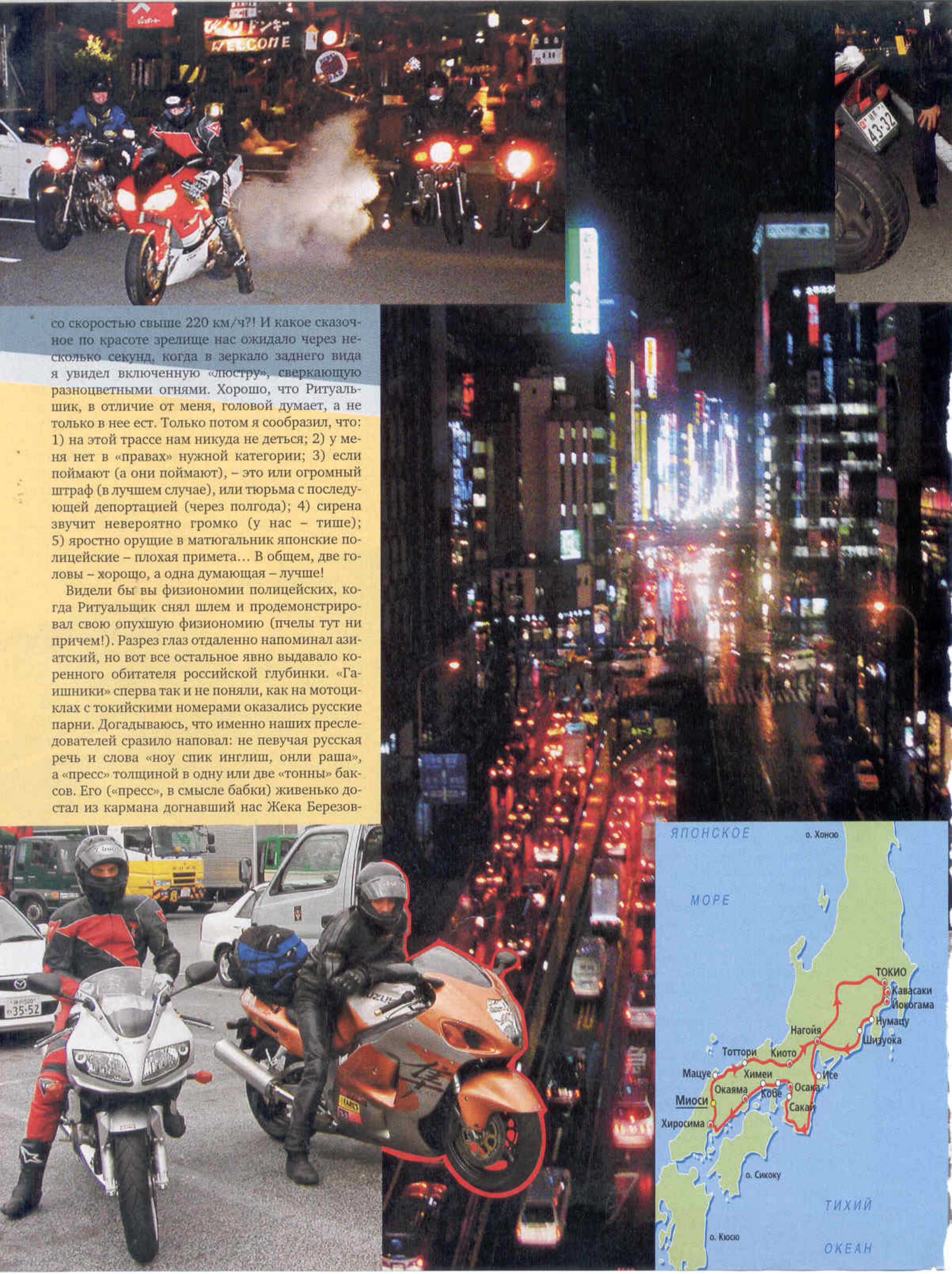
Дипломат: Скоростные платные дороги обошлись в копеечку (точнее – еночку)! Но они того стоят: суперпокрытие трасс буквально впитывает воду – после дождя она высыхает сразу же!

Любер: По пути мы омочили сапоги в Тихом океане, почувствовали себя великими, но когда заехали в Киото, круто «обломались». Полицейский, к которому мы подкатили вместе с представителем проката, заявил примерно следующее: «Я не знаю, можете ли вы с вашими «правами» арендовать мотоцикл, но водить его с этими бумажками не можете – однозначно!»

Дебошъ: Огромную передозировку адреналина мы с Ритуальщиком получили, когда пытались на автобане удрать от полицейского патруля. Ну скажите, откуда простые русские парни могли знать, что мимо беленькой машинки с желтенькой мигалкой нельзя проезжать

со скоростью свыше 220 км/ч?! И какое сказочное по красоте зрелище нас ожидало через несколько секунд, когда в зеркало заднего вида я увидел включенную «люстру», сверкающую разноцветными огнями. Хорошо, что Ритуальщик, в отличие от меня, головой думает, а не только в нее ест. Только потом я сообразил, что: 1) на этой трассе нам никуда не деться; 2) у меня нет в «правах» нужной категории; 3) если поймают (а они поймают), – это или огромный штраф (в лучшем случае), или тюрьма с последующей депортацией (через полгода); 4) сирена звучит невероятно громко (у нас – тише); 5) яростно орущие в матюгальник японские полицейские – плохая примета… В общем, две головы – хорошо, а одна думающая – лучше!

Видели бы вы физиономии полицейских, когда Ритуальщик снял шлем и продемонстрировал свою опухшую физиономию (пчелы тут ни причем!). Разрез глаз отдаленно напоминал азиатский, но вот все остальное явно выдавало коренного обитателя российской глубинки. «Гаишники» сперва так и не поняли, как на мотоциклах с токийскими номерами оказались русские парни. Догадываюсь, что именно наших преследователей сразило наповал: не певучая русская речь и слова «ноу спик инглиш, онли раша», а «пресс» толщиной в одну или две «тонны» баксов. Его («пресс», в смысле бабки) живенько достал из кармана догнавший нас Жека Березов-



ский и с вопросом «Штраф? Штраф?» стал любезно и настойчиво тыкать в лицо ближайшему от него полицейскому. Видя размеры, вернее безразмерность нашей щедрости и готовность к сотрудничеству, служивые расплылись в неподражаемых кривозубых улыбках и произнеся: «Более ста – ни-ни!», удалились, в глубине души тая надежду позже снова нас изловить. «Не более ста», оказалось, – не о деньгах, а о скорости. Откуда ж хитрым японским полицейским было знать, что у простых русских парней хватит терпения «тошнить» оставшиеся 400 км с этой самой скоростью «не более ста»!..

Осака – антипод Токио. Это невероятный город – он утопает в неоновом океане! Первое впечатление: именно здесь и снимали «Пятый элемент» – город будущего: совершенно фантастические виды на многоуровневые скоростные трассы, напоминающие вялотекущие огненные реки. Ряды небоскребов и башен, огромные тарелки космической связи... Здесь поражает все! В этот город хочется возвращаться еще и еще...

Любер: В Осаке мы поселились, наверное, в самом крутом – 36-этажном отеле под названием Nankai Swiss Otel, встретились с вождем Black Jack'а по имени Ито. Он предложил выехать в Хиросиму в 6-00 (!) утра следующего дня. Наивный...

Стела на месте ядерного взрыва

ВАЛИ САМУРАЕВ!

Естественно, в назначенное время мы не стартовали, а выдвинулись ближе к полудню. Выезжали из Осаки более трех часов: город наводнен всяческими многоуровневыми развязками – без пол-литры не разберешься (а низзя...), и даже присутствие переводчика ситуацию не спасало: он в поводыри не годился. Через каждые сто метров мы дотошно опрашивали местных жителей, куда сворачивать, на каком светофоре?.. – и они охотно делились соображениями, как бы они сами поехали в Хиросиму. Соображения зачастую противоречили одно другому с точностью до наоборот. Как нам позже объяснили выходцы из России (и здесь мы их по-

встречали: куда без русских!), у японцев есть такая национальная особенность: никогда не скажут «нет» либо «не знаю». На любой вопрос у них существует сугубо личное мнение.

Выехали-таки на хайвей, двинулись в сторону Хиросимы, время от времени сворачивали на парковки. Они представляют собой огромные автостоянки, поделенные на сектора – отстой для грузовиков, легковых машин, мотоциклов (обязательно под навесом) и автотранспорта, принадлежащего инвалидам (обычно, под тем же навесом). Кроме собственно автостоянки, под общей с нею крышей обязательно располагаются ресторан, супермаркет, автозаправка и гигантский туалет примерно на полсотни «машиномест». Для каждого из полов.



На очередной парковке разговорились с парнями одной из многочисленных мотоциклетных групп. Они поведали о том, что Vibesmeeting, на который мы стремимся, проходит вовсе не в Хиросиме, а в городке под названием Миоси, что в 60 км севернее печально известного города. Срочно связались с той частью наших, которые были уже в Хиросиме (и точно: они тщетно искали Центральный парк). Созвонились и с Дядей, к тому времени он как раз прилетел самолетом в Хиросиму. Его мы очень ждали: он вез набор компакт-дисков российских исполнителей, заказанных уже ностальгирующими байкерами. В их число вошли «Верка Сердючка», «Ария» и необычайно популярные в Японии «Татушки».

Дядя: Долетел до Хиросимы без осложнений, по дороге подружился с местным пивком «Кирим». Позвонил ребятам. У меня оставалось два часа на поиски rent a bike и дегустацию блюд японской кухни. После принятия пищи во внутрь организма я должен был с газетой «Гудок» в правой руке прибыть в центральный парк Хиросимы на встречу с легендарными Black Jack'ами. В окошке «Информация» аэропорта Хиросимы девушка долго не могла понять, зачем белому человеку в коже с защитными вставками мотоцикл и какое байк-шоу проходит без ее ведома в ее городе. Сделав несколько звонков, успокоилась: в ближайшие годы сборищ байкеров в Хиросиме не предвидится. Однако оно пройдет в Миоси, куда меня и направила. Встретились с Black Jack. Они скорее походили на хакеров, в крайнем случае, на диггеров, но никак не на байкеров – хлипковаты.

Любер: Отдельное слово о японских фурах-дальнобойщиках: практически все они затюнингованы. Например, едет такое чудо перед нами, и что вы наблюдаете? Весь «перед» никелированный, с выступающим на полтора метра блестящим бампером. «Зад» сверху донизу увешан стоп-сигналами, а если водила нажмет на педаль акселератора, то ваши барабанные перепонки воспримут убийственную частоту прямого выхлопа.

Уже въехав в Миоси, мы объединились с другой частью наших, Дядей и фургоном, переоделись в российские хоккейные футболки, пообвешались флагами и в таком маскарадном прикиде эскортным строем въехали на байк-шоу, оно же Japan Harley Party, оно же Vibesmeeting.

Впечатления – яркие! Это ежегодный всеяпонский слет любителей Harley-Davidson. Проводится каждый год в новом месте, кочуя по просторам Японии. В этом году в Миоси съехалось около 15 000 мотоциклов и примерно 30 000 тусовщиков.

Дебошъ: Ни одного пьяного японца! (За исключением тех, которых мы напоили до полубессознательного состояния). Тишина… Ее нарушал лишь рокот подъезжающих мотоциклов. Ни музыки, ни песен, ни криков (кроме тех, что издавали



проводили на стоянку для мотоциклов (стоянки для машин и мотоциклов разделены), отвели в палаточный город, где для нас любезно забронировали площадку наши осакские друзья, прибывшие, конечно же, раньше.

Уже в темноте мы разбили лагерь и, прихватив практически все сохранившиеся запасы «Русского стандарта» и горилки, двинулись в стан Генерала – под шатер местного мотогуру. Там уже собралось десятка три гостей, включая наших Black Jack'ов. Коварно использовав тяжелую наследственность русского организма, с одной стороны, и генетическую неспособность японцев переваривать алкоголь – с другой, с этой горсткой самураев мы расправились довольно быстро. До момента массовой отключки собутыльников общение велось как на ломаном английском, так и через переводчика. В ходе непринужденной беседы японцы довольно правильно выучили и декламировали речевку «Але-але-але, Россия, вперед!». Повод поорать был: в это время на другом краю Земли сборная Россия обыгрывала в футбол команду Грузии. Еще один отрадный факт: при прослушивании аудиозаписей российских

глотки нашей сплоченной банды). А вокруг – «Харлеи», «Харлеи», «Харлеи»...

Любер: 99 процентов мототехники – с шильдиками «HD». Из 15 000 тачек я не видел ни одну похожую на другую. Это воистину сборище фанатов тюнинга!

При въезде на территорию нас обилетили (каждого – на 2000 иен, это около $20) и надели на запястья красные пластиковые браслеты (служившие впоследствии пропуском в лагерь). Когда сняли шлемы, услышали от охранников дружное «вау!» – они истосковались по европейским лицам. Нас

рок- и поп-групп, оказалось, что практически все современные японцы знают три русских слова: «Нас не догонят!» – это из одноименного творения группы «Та-Ту», которая время от времени наезжает на гастроли в Страну восходящего солнца.

Одно из ярчайших впечатлений той ночи и всего пребывания в стране: ровно в 22.00 японцы все, как один, вылезли из палаток, выстроились в очередь к уличным умывальникам и стали дружно, долго и тщательно чистить зубы. После совершения священнодействия так же дружно уложили себя спать.



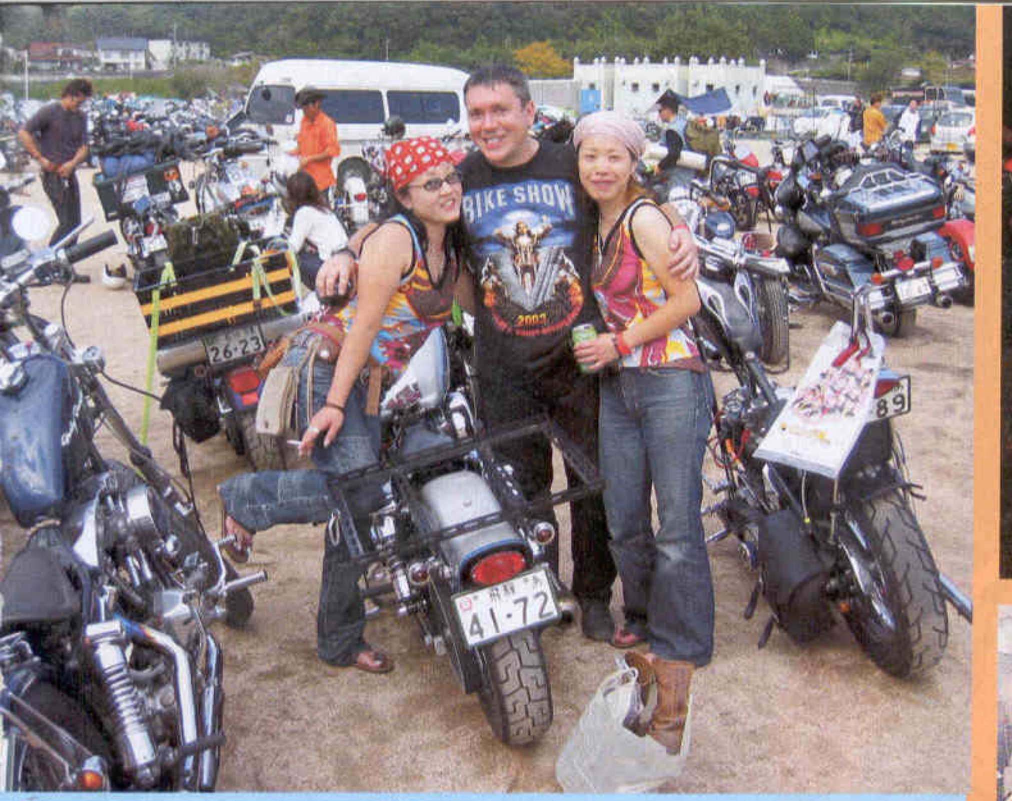
ЗЕМЛЯКИ НА ЧУЖБИНЕ

Ровно в шесть утра религиозный обряд с зубными щетками повторился с поразительной точностью, с той лишь разницей, что следом люди не ложились спать, а всячески взбадривали себя, чтобы проснуться. Сильнее всего взбодрил вид группы русских, которые только собирались ложиться.

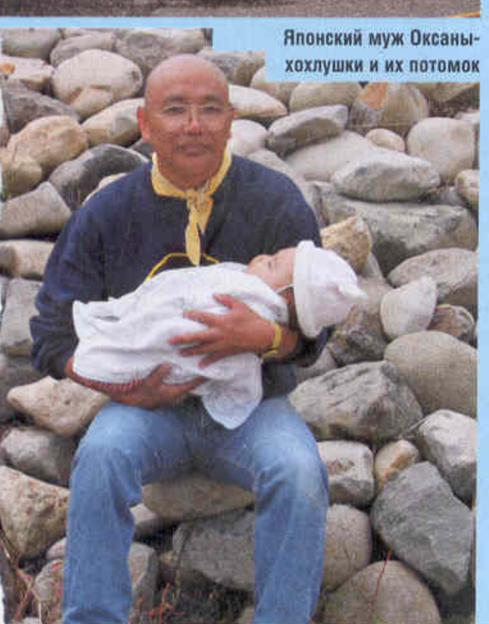
Японские братья-байкеры наутро чувствовали себя несвежими и клялись, что больше никогда «рашен джус» пить не будут. Ближе к обеду, когда начали просыпаться мы, вокруг нашего лагеря в четыре палатки образовалась «нейтральная» полоса диаметром около 50 метров, на которой все еще лежали трупы героев, рискнувших попробовать «русского саке».

Дядя: После затянувшегося умывания-отмокания мы двинулись осматривать местные достопримечательности. Мототусовка расположилась предельно просто: слева – оккупированное байками футбольное поле, справа – торговые ряды, по периметру которых шумели закусочные. Разнообразием кухня не баловала: мисо-суп, всевозможные грили, бургеры, пиво, прохладительные напитки. На прилавках торговых палаток поделки из кожи, много всякого для тюнинга, наборы байкерской атрибутики и даже походная мини-баня. В изделиях из кожи поразило сочетание низкого качества и высоких цен. После оттягивающего мисо-супа появился интерес к жизни.

Любер: Когда мы наконец сбросили остатки сна и пришли в себя, к нашему лагерю подошла женщина европейского вида лет 35 и, кивнув в сторону



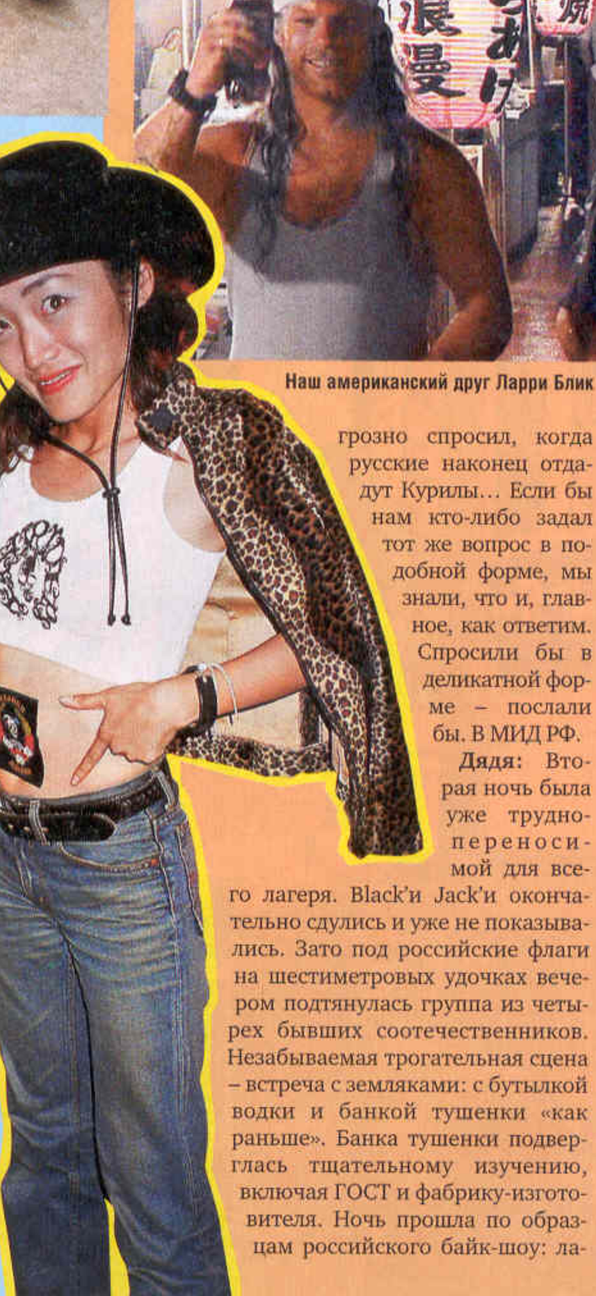




Японский муж Оксаны-хохлушки и их потомок

развевающегося над лагерем триколора, на чистом русском поинтересовалась, не русские ли мы случайно. Врать не стали: да, мы такие. «Итак, она звалась Татьяной…», а вскоре абсолютно все выходцы из бывшего СССР – четыре жительницы Миоси – сбежались под российский стяг. Две из них оказались бывшими москвичками. Они выскочили замуж за японцев и теперь обитают здесь вот уже девять лет. Две другие – из украинского Донецка, тоже замужем за японцами, но здесь они всего два года. Муж одной – якудза, член японской мафии, а посему, объяснила дама, «шаг вправо, шаг влево» для нее карался сипоко (нам более известно другое его название – харакири). Подозреваю, эта жена бандюка сообщила нам о своем опасном родстве, чтобы сразу пресечь поползновения потенциальных ухажеров. Спасибо, что вовремя предупредила.

Все жители 42-тысячного Миоси знают, что в их городе проживают четыре русские женщины. Не все с ними ласковы, не все в них видят женщин. Однажды, рассказала Татьяна, она шла по улице, ее прижал к дому какой-то автомобиль, из него выпрыгнул агрессивно настроенный тип и



Наш американский друг Ларри Блик

грозно спросил, когда русские наконец отдадут Курилы… Если бы нам кто-либо задал тот же вопрос в подобной форме, мы знали, что и, главное, как ответим. Спросили бы в деликатной форме – послали бы. В МИД РФ.

Дядя: Вторая ночь была уже труднопереносимой для всего лагеря. Black'и Jack'и окончательно сдулись и уже не показывались. Зато под российские флаги на шестиметровых удочках вечером подтянулась группа из четырех бывших соотечественников. Незабываемая трогательная сцена – встреча с земляками: с бутылкой водки и банкой тушенки «как раньше». Банка тушенки подверглась тщательному изучению, включая ГОСТ и фабрику-изготовителя. Ночь прошла по образцам российского байк-шоу: ла-



герь не смог уснуть. На огонек и звуки подошел еще кое-кто, интернациональная тусовка из русских, японцев и американцев бушевала до утренней чистки зубов, изредка прерываясь на купание в отгороженной запрещающей лентой реке. Встречались и не совсем дружественно настроенные люди. Американец, потерявший часть ноги, когда подорвался на противопехотной мине, для проверки нас на прочность плеснул в стопки с водкой немного бензина из емкости для заправки зажигалок «Зиппо».

– Давай – так мы пили во Вьетнаме...

Весь следующий день пришлось сторониться открытого огня и просить поблизости не курить.

Легли спать на рассвете. Поскольку стереоэффект «басовых колонок» с мощными «сабвуферами» Дипломата и Жени не позволял насладиться прелестями тишины японского утра, мне пришлось взять «пенку» и спальник, вылезти из палатки на более свежее и менее шумное место. Бросив уставшее тело на суровую каменистую почву, тут же задремал... Разбудил меня старый американский солдат. Я был спросонья, но понял, что он хочет поиметь наш флаг. После ряда попыток объяснить «руки прочь от святого», он не успокаивался – предложил: флаг в обмен на бутылку текилы. Видимо, сказывалась генетическая память покорителей Дикого Запада. Чтобы отвязался, я сказал ему: «Флаг не мой, а тех парней в палатке», – в надежде, что он не рискнет тревожить спящих и будет снаружи наслаждаться грохотом «битвы при Пирл-Харборе». Но «Капитан-Америка» схватил свою текилу и бросился в берлогу. После минутного затишья появился с довольной физиономией и стал стягивать с мачты флаг. Неужели наши Родину продали?

– Подожди...

Оказалось, получив отрицательный ответ, причем в предельно вежливой форме, он, тем не менее, в худших традициях коварных буржуазных фальсификаторов истории, как ни в чем ни бывало протянул свои ручищи к нашей святыне. На мою просьбу повторить ответ американцу парни откликнулись с большой охотой и орали намного дольше, чем незваный вандал находился у палатки... Несколькими часами позже за «огненную воду» он получил отличную бандану российской ассоциации байкеров.

БЕГСТВО ЯКУДЗЫ

Утром, точнее уже днем, наши японские друзья выглядели совсем уставшими и опять проклинали «рашен джус». Да, это вам не саке – тут байкерская закалка нужна и здоровье!

Понедельник оказался праздничным для японцев днем (честно говоря, не осталось в голове, чем он славен). Запомнился он тем, что в этот день закрывалось байк-шоу. Мы прощались с новыми друзьями – американцем Ларри Бликом, японцами Ито, Маса и многими другими. Кроме американцев и австрийцев здесь были обнаружены канадцы и бразильцы. Приехала компания бывших россияночек с японскими русскоговорящими детьми и эскортом мужей-японцев. Лучшим подарком для них стали российские диски и банка российской тушенки.

Ближе к обеду рванули в горы на термальный источник, попростому – в баню. Баня оказалась полна японцев – от мала до велика. Запомнились глаза 6–7-летнего пацана: в них высшая степень изумления. Он, наверное, впервые увидел белого человека. К тому же голого.

Баня представляет из себя большое каменное помещение с пятью бассейнами вместимостью 8–10 человек, отдельными помывочными комнатами и парилкой, в которой поддерживается температура 40 градусов (тоже мне – баня!). В каждой ванне разная температура воды.

Djin: Потом, обсуждая этот день, мы поняли: баня была ошибкой. Первые две минуты купание в природном джакузи с горячей водой интересно, затем все сильней и сильней организм начинает чувствовать усталость предыдущих дней и особенно ночей, далее закрываются глаза и... Я помню, что, практически засыпая, говорил Максу: «Если сейчас же мы это не прекратим, никто не то что более 1000 км не пройдет – мы друг друга до рулей своих не донесем». Японцы в этих источниках релаксируют, а мы по незнанию решили взбодриться.

В одном из бассейнов возлежал якудза, весь растатуиро-





ванный как... якудза. Это при том, что на входе висит табличка с предупреждением: пьяным и татуированным вход воспрещен!.. Так вот, лежал он в гордом одиночестве – соплеменники не решались его беспокоить... Видели бы вы, как шустро он выпрыгнул из бассейна, когда разгоряченный Эдсон «бомбочкой» рухнул в «неприкосновенный» бассейн.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ НА ХАЙВЕЕ

Путь обратно в Токио по северному хайвею оказался на 200 км короче, дорога буквально парила над горами. Внизу разбросаны домики, сооруженные в национальном стиле, высоченные бамбуковые рощи, плантации риса и чая.

Лил сильный дождь, и наши дождевики промокали, почему-то все – ниже пояса. Ночью меня на SV1000S сфотографировала «гаишная» автоматическая камера (я разогнал аппарат до 197 км/час, пока не сработал ограничитель). Это что-то – типа красной вспышки во все небо. Еще минут пять после этого восстанавливалось зрение. Вспышкой приключения той ночи не закончились – в мотоцикле кончился бензин. Через 20 минут ко мне подъехала машина дорожной службы, вся в мигалках, и обставила место всяческими мигающими треугольничками. И это в два часа ночи!..

Djin: Звонок на мобильник: «У меня проблема – закончился бензин. Такой-то километр. Тоннель. Возвращайтесь». Чертыхнувшись, мы с Дипломатом начали изучать карту: до одного разворота 40 км, до другого – 80... Когда второй звонок: «Вы где? Приехала полиция, хотят документы». Мои мысли: «Макс без «прав» – значит, его сейчас загребут, и он в Москву не летит. Тот моцик, что под ним, оформлен на меня – значит, я тоже не лечу домой, потому что мой билет на самолет в залоге».

Однако пока мы ехали, Макс успел продемонстрировать чудеса общения: на протяжении полутора часов жестами давал понять, что он не знает ни одного языка, кроме русского, не понимает, что от него хотят. Только благодаря его обаянию и нелюбви в школе к языкам, наше с ним мотопутешествие не затянулось – полицейским словесный понос надоел, и они уехали прочь.

КАРАОКЕ ПОД ИЕРОГЛИФЫ

Добрались до Токио. Посетили японское метро, знаменитую Токийскую телебашню, поучаствовали в землетрясении силой 4 балла (кого-то оно застигло в метро, кого-то – на 35-м этаже торгового центра, где вырубило свет и повалило шкафы), посидели в ресторане с генконсулом, посмотрели, что из себя представляет консумация (за час выпили по бутылочке пива с соотечественницами и заплатили $800). Скажу вам, караоке с песней «Миллион алых роз» под субтитры из иероглифов – это круто!

УЛЕТЕЛИ. ВСЕ! БАСТА!

Дебошъ: По остроте впечатлений и полученному кайфу драйв по Японии уверенно ставлю на второе место после... питерского байк-шоу.

Дипломат: Большой минус мототусовки – почти никакая музыкальная программа, а также отсутствие каких-либо конкурсов и соревнований для участников, чем так богаты байк-шоу в России.

Дебошъ: Нет, японцам еще расти и расти до уровня нашей «рассейской цивилизации», прежде чем они смогут понять, что такое Настоящая Жизнь Настоящего Мотоциклиста! Но в то же время и мы вряд ли сможем понять суть острой необходимости туалетов с программным управлением. Это ж надо так усложнять себе жизнь! Ну скажите, зачем такое количество кнопок и функций? Ведь к клозету подойти страшно!.. Несмотря даже на то, что страшнее японских девушек (в основной своей массе) трудно найти где-либо в России, одно могу сказать точно: я хочу вернуться сюда еще раз. А Бог даст – то и еще раз. Конечно, все зависит от компании. Должна быть настоящая компания людей, влюбленных в мотоциклы. Всем, кто был рядом, спасибо за этот драйв!

Djin: Япония как встречала, так и прощалась поклоном. Да и мы с ней – тоже. Ставим галочку на глобусе – здесь были НАШИ. Следующей весной хотелось бы ее поставить в районе Дайтоны.

P. S. Всех заинтересованных совершить драйв в следующем сезоне просим присылать предложения о маршрутах на «мыло» Любера: motoLuber@russtransport.ru.



Анастасия ЮРЧЕНКО,
фото **Олега КАРАТАЕВА**, Киев

ГОСПОДИН ПРЕДВОДИТЕЛЬ

Курортное местечко Пуща Водица, что неподалёку от Киева, это почти то же самое, что Баден-Баден, только хуже «раскрученное». Упоминание о нем респектабельному украинцу навевает мысли о расслаблении под щебетание птичек и дыхательной гимнастике у реки. В последнее время покой зоны релакса пронзают визги кроссовой Honda. Пением этой «птицы» наслаждается возмутитель спокойствия – телеведущий с богатой российско-украинской творческой биографией Дмитрий КИСЕЛЕВ. К «российскому периоду» относится его работа в таких проектах, как программа «Время», «Международная панорама», «Час пик», он снял не один запомнившийся документальный фильм. Вот уже три года Дмитрий – главный редактор информационной службы телеканала ICTV, автор и ведущий нескольких популярнейших информационно-аналитических программ. Этот солидный господин в преддверии своего 50-летия сел за руль кроссовой визжалки и гоняет с азартом мальчишки. Возмущать спокойствие общественности и в ее благо с телеэкрана – это профессиональное, журналистское. Но чтобы для себя и так!..





То, что Дмитрий плотно «подсел» на мотоциклы, – случай. Всю жизнь он испытывал неприятие и даже некое презрение к мотоциклистам, со смаком травил о них анекдоты, вроде «бородатого» – «временный гражданин Польской Народной Республики». Его интересы включали теннис, плавание, горные лыжи, верховую езду и т.п. Но потомство внесло смуту в семейные устои: мотоциклами заинтересовался 17-летний сын. Удержать его не удавалось ни сарказмом, ни скепсисом. Дмитрий понял, что если не сам он, так кто-то из друзей купит мотоцикл, сын на него сядет и разобьёт башку. Если не в силах бунтарство подавить, его нужно возглавить! И он принял тактику игры на опережение – стал предводителем смуты.

Тем временем вода точила камень. Посещение семьей соревнований по кроссу в Англии впечатлило. После, уже в Киеве, попал на турнир Украина-Россия, наблюдал, как 5-летние спортсмены на настоящих, только маленьких, кроссачах проходят «взрослую» дистанцию, взбираются на крутейшие подъёмы и летают над взгорьями – все это вызвало уже острый интерес. Взыграло: «Чем я хуже!?» Там же познакомился с мастером спорта по мотокроссу, чемпионом СССР и Украины, победителем и призёром многочисленных чемпионатов и кубков Анатолием Ефимовым. «Хочешь научу?» Ответил не задумываясь. По рекомендации тренера приобрел Honda – и понеслась!..

Знакомство с кроссачом–«осьмушкой» прошло на удивление несложно. Теперь занятия переместились на достаточно экстремальную трассу – рыхлая песчаная почва, перепады высот, зигзаги... Проложена она в сосновом лесу, где деревьев многовато и корни выступают на поверхность. Но в этом-то особый драйв! А что? Если есть Mountain Bike (в смысле, горный велосипед), так почему бы не быть Forest Bike (в смысле, лесной байк)? К тренировкам приобщил семью, друзей...

Но почему, собственно, – мотокросс? Киселев рассуждает: кросс – тот вид «мотоциклетной деятельности», который позволит чувствовать машину, в том числе в экстремальных ситуациях, эти «азы» должен постичь каждый, кто хочет классно управлять и сберечь свою шею. И потом, Дмитрию гонять на природе куда интереснее, чем утюжить асфальт.

«Мотоциклетный дух» овладевает семьей, а тем временем сын, зачинщик всего этого безобразия, в тренировках участия не принимает – ударился в учебу. Перегруппировка интересов в микросоциуме ближайших родственников подвигла Киселева пойти дальше от чисто практического (научиться) и спортивного интересов: предводитель мо-



Еще недавно самым пылким увлечением Киселева оставалась верховая езда...

тодвижения в первичной ячейке общества решил провести большой жизненный эксперимент в рамках отдельно взятой семьи.

– Хочу лишний раз доказать: всему в жизни нужно учиться. О чем бы ни шла речь, «сел и поехал» никому и никогда не удастся по той простой причине, что тебя этому не учили. А ведь X-generation – нынешнее поколение все хочет «здесь и сейчас» и считает, что для достижения чего бы то ни было нужны лишь импульсные усилия – как в «Онегине»: «Упорный труд ему был тошен». Это – тенденция. Вот потому мы и теряем в качестве жизни. Что сделать, чтобы дети «не выпали из седла»? Окунуться в их сферу интересов и доказать свою правоту личным примером. Вот такой пример, на мотоцикле, я и хочу показать сыну.

Младшему, 7-летнему Максиму, ничего доказывать не нужно. Светясь от счастья, он отрабатывает наставления тренера Ефимова, гоняет на своём маленьком, но совершенно настоящем (только коробка автоматическая) мотоцикле-«итальянце». На третьем занятии поехал самостоятельно, порой уже лихачит, для него освоение мотоцикла стало главным увлечением. Уже пострадало несколько дубов и осин, а также и крыло мотоцикла, но Макс умудрился технично уходить от «личных контактов» с деревьями. После месяца тренировок на относительно ровной поверхности Максим принялся осваивать отцовскую лесную трассу. Более того, уже соблазнил тренироваться кое-кого из дружков: вместе – интереснее. У «предводителя»-Киселева в голове родился план – проводить здесь, на «его» тренировочной трассе в Пуще Водице, гонки эндуро. Желающие поучаствовать уже есть – и любители, и профессионалы.

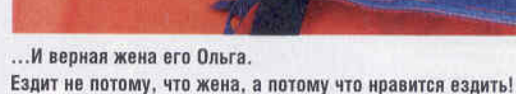
Жена Дмитрия, Ольга, спутница всех его спортивных и экстрим-затей, говорит, что когда села за руль мотоцикла, открыла для себя новое состояние и источник адреналина:

– Это ощущение полёта. Переключаешь передачи – и нарастает ритм жизни...

Слова и чувства узнаваемы, их испытывает и произносит всякий новичок за рогатым рулем. Но здесь – особстатья: знали бы вы, после каких событий это говорит Ольга. Она на тренировке пошла на крутой подъём, когда под заднее колесо попал корень дерева. Мотоцикл повело, Ольга попыталась стабилизировать кроссач в вертикальном положении... Вот тут ее перекорежило, пошла по нарастающей боль в спине. Чисто по-женски – из опасения не навредить, не сломать – она не смогла просто бросить мотоцикл: эти 100 кг аккуратно уложила на травку. А ведь то, как позже выяснилось, была травма



Третья тренировка Макса: поехал!..
Здесь он в последний раз в кепи жоккея.
В следующий уже наденет мотошлем.



…И верная жена его Ольга.
Ездит не потому, что жена, а потому что нравится ездить!

Один из приятелей, кого Киселев «подсадил» на мотоцикл, – уникальный кардиохирург Борис ТОДУРОВ. Он первым в Украине провел успешную пересадку сердца.

позвоночника… К счастью, излечимая, так что перерыв в тренировках не будет слишком долгим.

Памятуя о былом неприятии Киселевым мотоциклетной братии, напрашивался вопрос: а как теперь?

– Неприятия, разумеется, нет и в помине: мотоцикл – классная штука! Но не понимаю, зачем его возводить в ранг религии и таким образом обрекать себя на зависимость от байка, подчинять ему свое существование и личный бюджет?.. У меня другие приоритеты. Не вполне разделяю безудержное стремление многих сотворить из мотоцикла нечто такое, что абсолютно не похоже на другие аппараты – это о тюнинге. На мой взгляд, не должны быть похожи ни на чьи другие манера и стиль езды.

Помните о «висящем на стене ружье, которое должно выстрелить в конце последнего акта»? Дмитрий, разумеется, далек от мысли бросить все и уйти в гонщики. «Выстрел» прозвучит весной: господин Киселёв готовит к своему собственному 50-летнему юбилею подарок – эндуро BMW F650 CS. Выбор модели отражает темперамент будущего обладателя… Да и надоело преть в пробках.

До торжественного момента «вручения» подарка еще далеко – остаток зимы, холодная весна. Комплект зимней резины на колесах – и Киселев пуще прежнего рысачит по Пуще Водице.

ВОДНЫЙ ДРЭГ-РЕЙСИНГ НА СНЕГОХОДАХ

Как-то «Мото» написал об одном типе с Дальнего Востока, рискнувшем прокатиться по водной глади озера… на снегоходе. И не утонул, и машину стоимостью $10 000 не утопил! И вовсе он не ненормальный, а вполне даже продвинутый товарищ – просто у нас таких мало. А вот в Америке и Канаде народ не только регулярно катается на сноумобилях по воде, но и проводит чемпионаты!

Отношение к этому виду спорта далеко не однозначно, даже у тех же американцев и канадцев. Один из них брюзжал: «Это развлечение для богатых сумасшедших. С тем же успехом возьмите десять тысяч баксов, привяжите к ним камешек поувесистей, бросьте в водоем и наблюдайте, как ваши денежки идут ко дну». (Из-за таких вот «правильных» и запретили гонять на снегоходах по воде в штате Небраска. Правда, только в нем одном.)

Ничего подобного! Если умеючи, то ничего не утонет. Вот что рассказал редакции российский экстремал – специалист по ремонту мототехники, а в спорте – гонщик на снегоходах (и по снегу, и по воде) Алексей ШИБАЛОВ из Санкт-Петербурга, он как-то участвовал в покатушках на сноумобиле по озеру, устроенных компанией Rosan Bombardier:



– Главное – со старта до финиша идти на полном газу. Снижение скорости не допустимо! Выбирайте момент, когда на водоеме поверхность – чистая гладь. Малейшая волна – и машину подбросит, гусеница потеряет контакт с «трассой» – значит, произойдет замедление движения. Поворачивать если и можно, то только чуть-чуть: любой крен корпуса вызовет потерю сцепления гусеницы с водой. Отсюда понятно, что «трасса» должна проходить только по прямой. И, разумеется, на ней не должно быть препятствий в виде пловцов и дремлющих на лодчонках рыбаков. И еще одна



разумеющаяся вещь: техника должна быть в полном порядке. Возникнут перебои с двигателем и он заглохнет – снегоход утонет.

Ехидный спросит: так в чем же кайф? В необычности происходящего! При всем при том, это занятие практически безопасно для пилота. Максимум, что может произойти – он окажется в воде. Но ведь невдалеке от берега. Само собой, все гоняют вдоль прибрежной полосы – какой дурак станет уходить от нее, если развернуться невозможно. И потом, аэродинамика у снегохода такова (если это, конечно, «грамотный» аппарат), что на ходу ни одна капля не попадет на пилота, так что можно, если захочешь повыпендриваться, пройти дистанцию без гидрокостюма и очков (см. на большом фото: за рулем и в галстуке питерец, начальник таможенного терминала «Южный» (компания «Совавто») Андрей ТИХОНОВ).

Но самый сладкий кайф – в скорости: по свидетельству Алексея Шибалова, он на Bombardier разгонялся до 120 км/ч, тогда как гидроциклы больше ста «не идут». Вдумайтесь, это же настоящий дрэг-рейсинг! Вам мало кайфа?

Редакция благодарит **Вадима ТРЯПИЧКИНА** (Волгоград) за идею материала, компанию **Rosan Bombardier** (С.-Петербург) за помощь в подготовке материала.





ДАНИЛА-МАСТЕР



Моделированием я увлекся еще в школе: на уроках мастерил самолетики из тетрадных листов. Забава переросла в хобби, модельки становились сложнее. Понравилось клеить из картона модели автомобилей. Потом, когда у меня появился мопед, «заболел» мототехникой. И стал делать уменьшенные копии мотоциклов.

Сейчас в моем «гараже» восемь байков, но по-настоящему горжусь тремя последними.



С каждым мотиком вожусь месяца по полтора, когда загораюсь, то тружусь в выходные и по вечерам – свободного времени не остается. Но ведь красота какая получается!

Данила АЛИШЕВ,
г. Юрмала, Латвия

PS. Очень хочу найти единомышленников. Пишите, мой e-mail: crazydan@xaker.ru

ЗАХОДИТЕ В БАНК ДАННЫХ

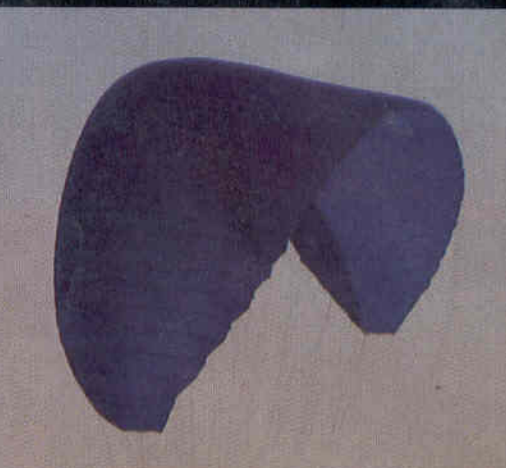
ВНИМАНИЮ КЛУБОВ РОССИИ, СТРАН СНГ И ПРИБАЛТИКИ!

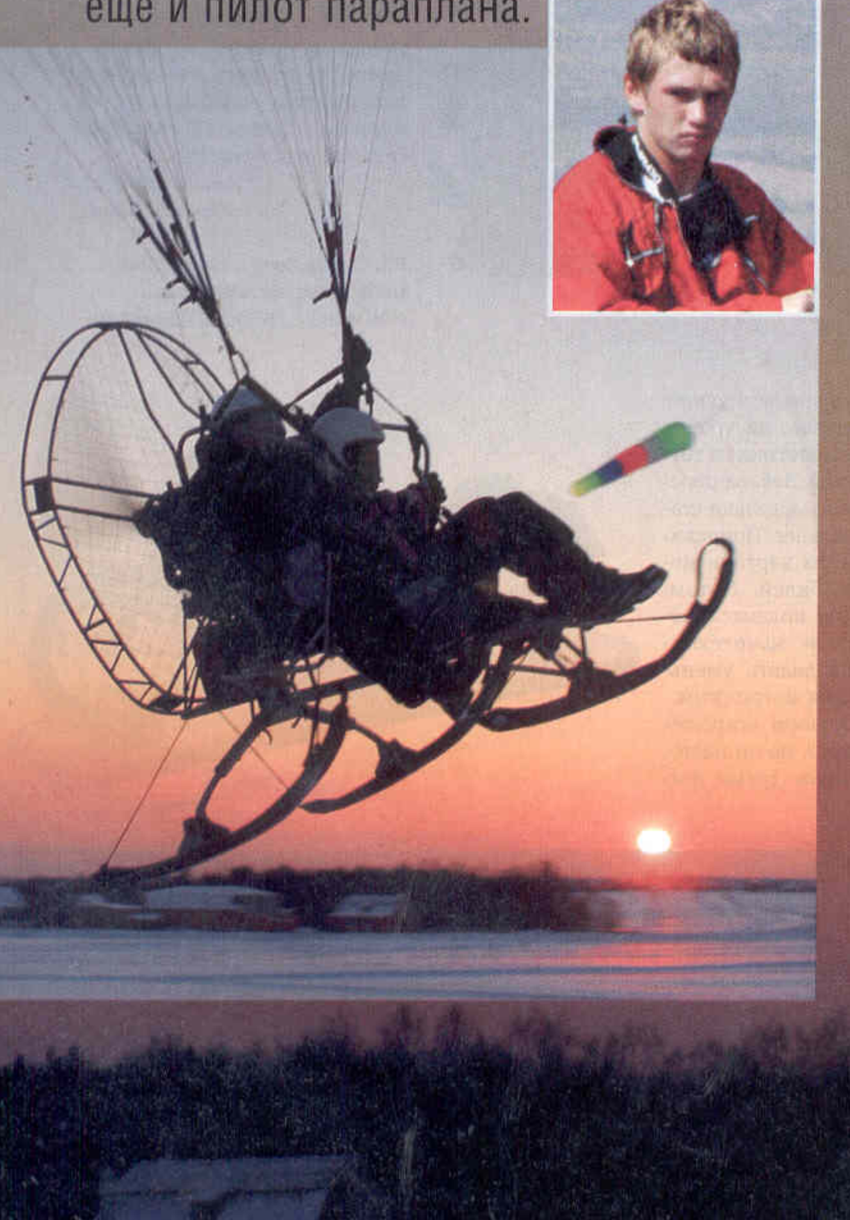
Редакция «Мото» принимает информацию о координатах новых мотообъединений и об изменении данных старых клубов – для пополнения и обновления банка данных. Сведения планируем опубликовать в одном из ближайших номеров, а также разместить на сайте журнала.

Мы готовы опубликовать и сводный календарь мероприятий на новый сезон. Присылайте информацию в редакцию по почте или e-mail. Не тяните с сообщениями!

НА ТРЯПОЧКЕ С МОТОРОМ

В зимнем нытье и воздыханиях по асфальту томится только ленивый. Если очень хочешь, найдешь способ взбодриться. Можно, например, полетать. Московский студент Алексей МАКЕЕВ, владелец и пилот BMW F650GS, теперь еще и пилот параплана.







– С мотором на параплане я полетел в середине октября – как раз выпал самый первый снег. Вышел на метров двести, может, чуть выше, заглушил движок – пошел спуск. Внизу бездна, простор, машинки, человечки, суета... Скорость снижения – метр в секунду, и ты полет чувствуешь не сознанием или телом – животным чувством. Земля валит навстречу: вот сотня метров, полсотни... А рычагов торможения ведь нет – только кливанты... Колкий воздух обволок с головы до пят, что творится в крови – неописуемо! В сосудах кипяток, под ложечкой ледышка, твоя жизнь зависит от тряпочки. И твоего умения с ней совладать...

С мотором летать менее прикольно, чем без него, хотя на пропеллере и можно подняться очень высоко – люди добирались до пяти-шести километров. Мне кажется, острее ощущения, если без движка-«карлсона». Стартуешь с полутораметрового «пьедестала», трос лебедки заволакивает тебя до 200 метров. Тогда и начинается самое интересное: ищешь термики – восходящие потоки воздуха, в них надо попасть и подольше не «выпадать». Это как охота. Ты свою высоту и удовольствие зарабатываешь, а не паразитируешь на двигателе... Но подозреваю, что я еще не распробовал удовольствие с пропеллером.

Многие досаждают вопросом: можно ли сравнивать полет на параплане и на самолете-вертолете? Отвечаю: ни разу! Это как сравнивать езду на автомобиле и мотоцикле... Мотоциклисты спрашивают в первую очередь о другом: сравнимы ли ощущения от езды на мотоцикле и полета на параплане? Можно, но в воздухе прикол круче. Мотоцикл все равно – транспортное средство, параплан – чистый кайф.

Научиться летать можно быстро, но не сразу – после 5–6 занятий, у кого как пойдет (стоимость курсов – 250–300 долл.). Спешить не советую — речь идет о собственной жизни. И потом, чем увереннее будешь себя чувствовать «просто» «на крыле», тем легче освоишь полет с мотором. В Москве научиться есть где, самое известное место – в Крылатском. Найдете информацию на сайте www.paraclub.ru. После этих «курсов вождения» получите «права» пилота международного образца. Центры парапланеристов существуют (те, о которых знаю точно) в Орле, Пятигорске, в Крыму, но, наверное, они есть в любом крупном городе.

Стоит ли начинать зимой? Именно зимой и стоит: сейчас в воздухе нет резких восходящих потоков. Ко времени, когда они появятся, вы, полетав, сможете с ними справляться, останется только повышать уровень мастерства пилотирования.

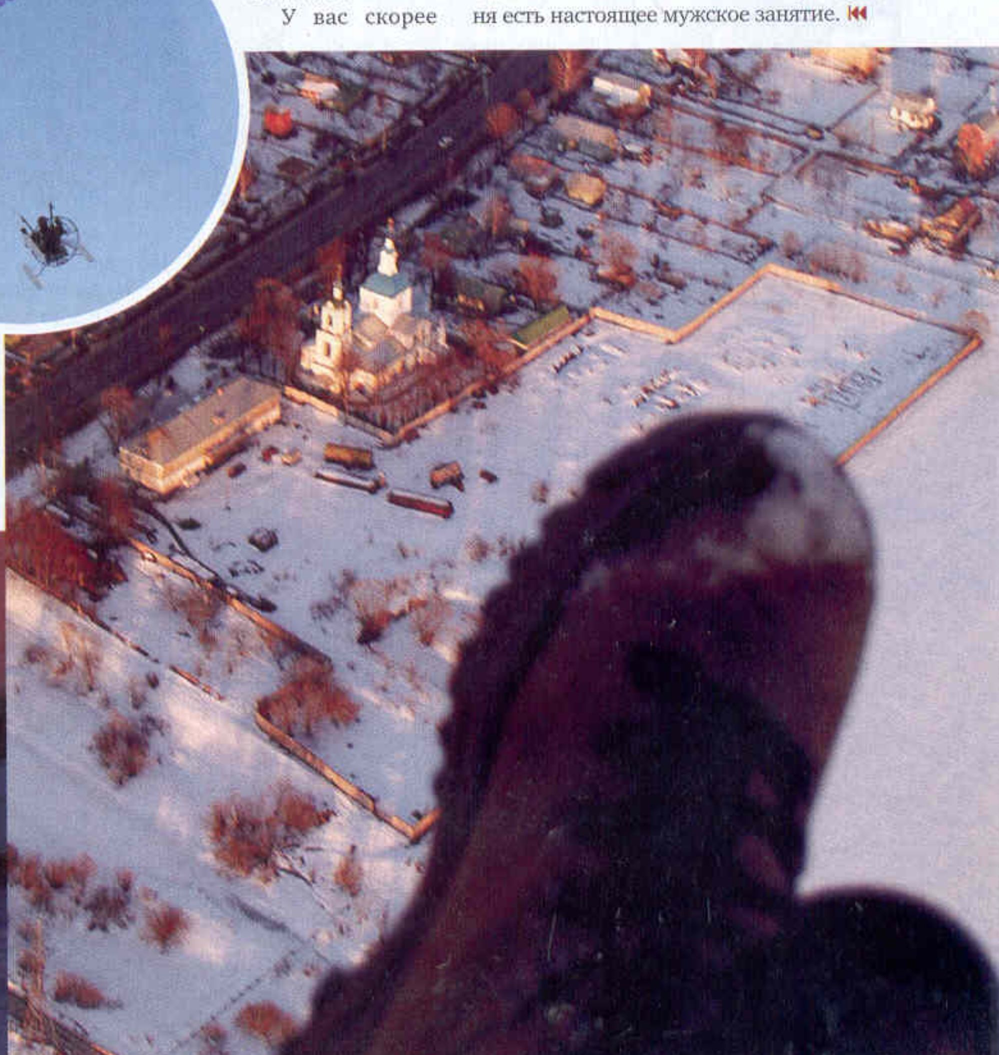
Начинать стоит тем, кто в состоянии купить комплект оборудования, включая приборы и экипировку. «Тряпочка» и то, что к ней прилагается, тянет на стоимость приличного мотоцикла – не дешевле двух тысяч долларов (отечественное оборудование, которое подешевле, – не самый худший вариант). На прокат не рассчитывайте – его и быть не может.

У вас скорее всего возникнет соблазн взять «бэ-у» – предложений поступит много. Не зарьтесь: никто не поручится, что это оборудование надежно. Во всяком случае, пусть на него взглянет «ваш человек», парень поопытнее, кто вам плохого не посоветует.



Как только сможете уверенно летать, обязательно захотите обзавестись мотором. Приготовьтесь: это еще минимум 1,5 тысячи баксов.

Стоит ли удовольствие таких денег?.. Я не только езжу на эндуро, но летом занимаюсь вэйкбордом (это прыжки на доске через две волны, образующиеся за катером), зимой – сноубордом (что это, знают все), так что не по рассказам знаю «привкус адреналина» в этих совсем небезобидных развлечениях. Скажу вам, что полеты на параплане, в том числе, конечно, с мотором, дают удовольствие несравненно богаче. Так что и зимой я в тонусе – у меня есть настоящее мужское занятие. ⏮



КАКИЕ ЕСТЬ




Мы на фоне Красноярской ГЭС.

Красноярский мотоклуб «Кентавр» накануне своего десятилетия. Приятно сознавать, что в нашем быстро меняющемся мире есть что-то стабильное, особенно если это «что-то» – движется. «Кентавр» создала группа энтузиастов, чуть «сдвинутых» на своих мотоциклах.



ДЯДЯ МИША. Сайт клуба www.centaur 24.narod.ru – его рук дело, а то, что сайт посещают сотни человек, – его заслуга. Если вы еще не посетили наш сайт, спешите – есть что посмотреть! Руки Дяди Миши творят чудеса не только в операционной, где он, травматолог-ортопед (от Бога!) ставит на ноги даже безнадежно больных, но и в гараже. В этой «святая святых» ежегодно рождаются шедевры мотоциклостроения, которые регулярно получают призы в номинации «Суперсамопал» на мотофестивалях Сибири.

Технические познания Дяди Миши приводят в восторг «технарей» с учеными степенями. В его мотодетищах наметанный глаз различит элементы отслужившей свой срок медицинской утвари, а электронные навороты заинтересуют даже продвинутых японцев.

БОРИСЫЧ. Тоже доктор – хирург, онколог. Свято чтит байкерские традиции, он носитель байкерской философии. Борисыч способен в один присест составить энциклопедию байкерства – дайте время.

В свои «за 50» он даст сто очков вперед молодым байкерам в дальних походах. У него всегда найдется бодрящая притча или порция «противошоковой» жидкости для сникшего товарища.



СЛАВА-КОЖАНЫЙ. Ему достаточно одного взгляда, чтобы без мерок и примерок назавтра выдать клиенту идеально скроенную и сшитую «косуху», и она будет сидеть как влитая. Так, из старого немецкого офицерского плаща образца 40-х годов за одну ночь пошил «косуху» президенту клуба. За десять лет она не потеряла вида... А ведь он не скорняк, а врач-рентгенолог.

КУСТО. Подводник, спелеолог, ихтиолог и метеоролог в одном лице. Способен внести в однообразие долгого пути неповторимый колорит. Прыжки в пропасть привязанным за ноги к «тарзанке» – детская забава, по сравнению с обыденной жизнью Кусто. Даже остановка в пути по надобности превращается в приключение. Это люди без фантазии «пометят» в лесу первый подвернувшийся кустик или столбик. Истинный экстремальщик, он будет долго искать в глухой чаще туалет, найдет его, на подходе поскользнется, падая, ухватится за дверь, дверь оторвется, грохнет его по шлему, страждущий перепачкается, но поднимется и произнесет: «Не очень-то и хотелось».

Один из рекордов Кусто – 160 км без единой остановки за 10 часов (!!!) по прекрасной сухой дороге на исправном мотоцикле. Скучна была бы жизнь без Кусто!



МАТВЕЙ – генератор идей в клубе, а его «Першинг» перевернул вверх тормашками все классификации байкерской техники. Этот шоу-байк поражает воображение и неизменно занимает призовые места в конкурсах самопалов.

ВИКТОР-НЕМЕЦ, он же **ЛЕТЧИК**. Летчиком его зовут потому, что работает в авиации. А немец, потому как ездит на BMW. А еще потому, что он, до седьмого колена русский парень, когда мозг отключается, начинает говорить по-немецки, в том числе материться. В состоянии с «включенным» мозгом он этого языка не знает. Ни слова! Это загадка номер один.



Другая загадка: Сибирь ведь, а он умудряется ездить на мотоцикле круглый год без ущерба для здоровья и его старенького BMW. Виктор открыл мотосезон лет двадцать назад и с тех пор не закрывает.



ЗОЛОТОЙ. Получил такое прозвище благодаря своим уникальным качествам. Спокойный, немногословный, умудрился ни разу никого не напрячь, способен разрешить проблемы других без шума и суеты. У него всегда найдется проводок, болтик или именно та гаечка, за которую в иной ситуации байкер готов «отдать полцарства». Выедет из непролазной грязи на чистом мотоцикле. Умеет сколь угодно долго ездить на заднем колесе любой двухколесной техники.

ШУРИК. Читатели «Мото» знакомы с ним по материалу «Лобзиком выпиливать не буду» (№ 7-2003). Ему 13 лет. Всю свою жизнь он помнит себя в рядах «Кентавра». Раньше все приглядывали за «сыном полка», теперь же он за «полком» присматривает: ночью доставит в лагерь заблудившегося, если кто уснет – спальничком накроет, огонь в костре поддержит, соберет посеянные ключи, документы, мотики, поутру расскажет о стершихся из памяти событиях бурной ночи. Шурик – равноправный член клуба, скидок на юный возраст не принимает. Гордится тем, что отец – президент клуба, но гордится молча.





ПРЕЗИДЕНТ – он создал «Кентавр», и этим все сказано.

Почетными членами «Кентавра» считают губернатора Красноярского края Александра ХЛОПОНИНА и его заместителя Сергея СОКОЛА – они тоже байкеры. «Кентавры» благодарны губернатору еще и за то, что в этом году он обещает устроить первый Красноярский мотофестиваль. Обещал – сделает.

На праздник приглашаем наших друзей – читателей «Мото» со всей матушки-России, да и гостям из зарубежья будем рады.

С юбилеем, «Кентавр»! Долгих лет и гладких дорог! Храни Бог байкеров!

Коллективный портрет писал отец Сергий, г. Красноярск

«НОВЫЙ ПОВОРОТ» В ИНТЕРНАТЕ



Московские мотолюбители вновь побывали в детской школе-интернате с. Желыбино Тульской области. Для байкеров уже стало традицией посещать детские дома и интернаты, и не только в Москве. В этот раз привезли теплые вещи, развивающие игры, угощения и... пианино. Устроили импровизированный концерт, в котором приняли участие дети – они с удовольствием подпевали: «Вот новый поворот, и мотор ревет...» Детская танцевальная группа блестяще исполнила несколько номеров, чем вызвала бурю восторга у мотопублики. К вечернему чаю подали печенье, испеченное детдомовскими девочками. Уезжали байкеры громко – с мощным фейерверком: во всех окрестных деревнях стекла дрожали! Детишки – в восторге!

Байкеры обещали, что в следующий раз приедут уже на мотоциклах, в мае – дети так любят кататься...

Владимир ЗЯБЛОВ (Босс), фото Татьяны Ratikk

ИЗ ЖИЗНИ ЗВЕЗД

ЧЕРНЫЙ ПАРТНЕР ДЛЯ ЖЕНЩИНЫ-КОШКИ



В последних кинолентах Голливуда прослеживается тенденция: если по ходу действия должен появиться мотоцикл, то из всего множества марок режиссеры предпочитают Ducati. После «ролей» в фильмах «Матрица: перезагрузка» и «Блэйд-2» очередной итальянский байк занят в новом фильме «Catwoman» («Женщина-кошка»), который выйдет на экраны летом. Сюжет кино напоминает незабвенного «Бэтмена». Главные роли исполняют оскароносная Холли Берри и черный Ducati Monster S4.

А ВЕДЬ КАК ПОЕТ!..



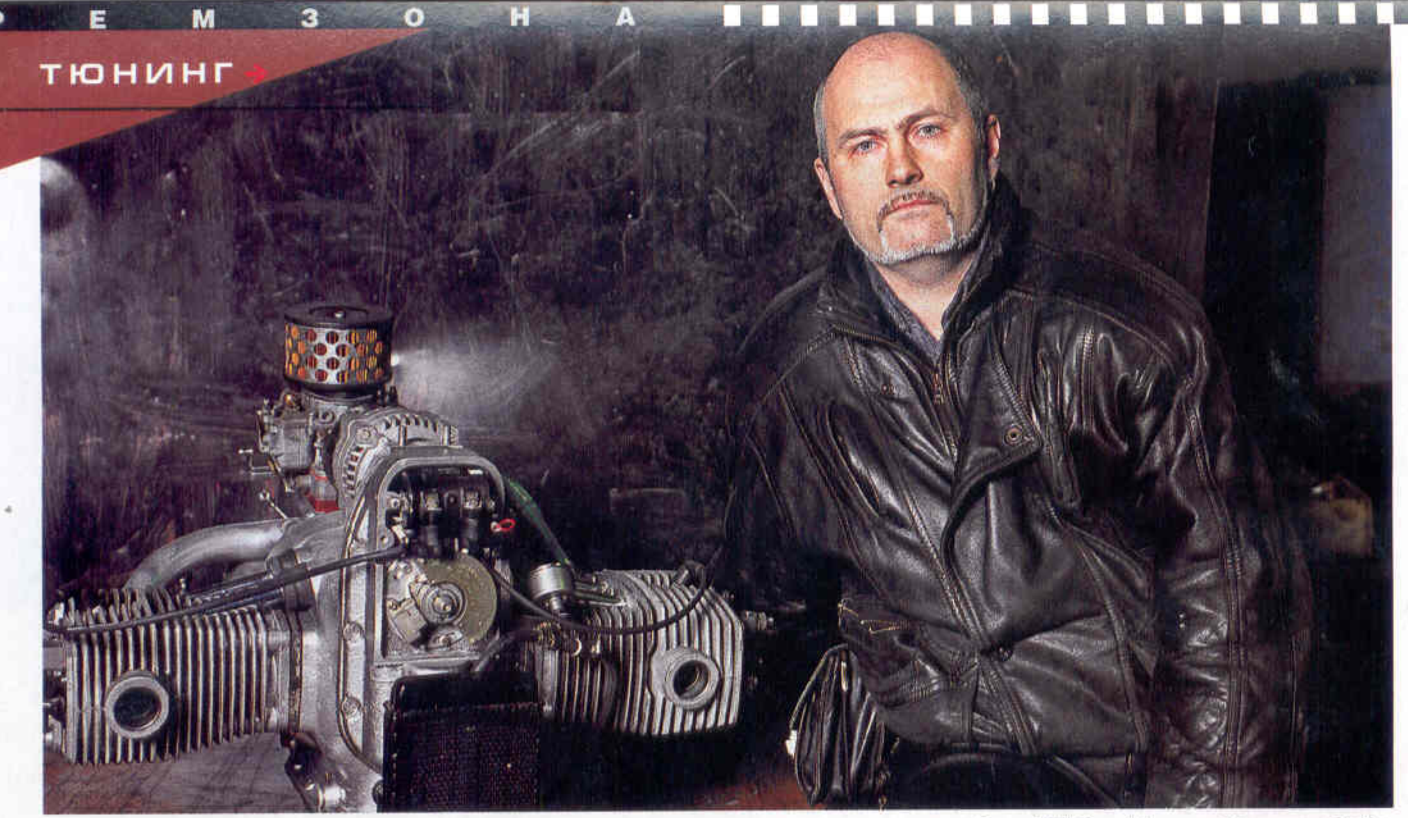
Легендарный рок-музыкант Оззи Озборн попал в больницу после неудачных покатушек на 4-колеснике. За лихачество 55-летний Оззи расплачивается сломанными ключицей, восемью ребрами и шейным позвонком. Самым опасным оказалось повреждение кровеносного сосуда под ключицей. Но врачи утверждают, что угрозы жизни певца нет.

Оззи Озборн только что закончил запись сингла Changes, который исполнил вместе с дочерью Келли, и развлекался в своем поместье. Здесь его и постигло несчастье. Дочь решила отложить торжества по случаю выпуска альбома до полного выздоровления папочки.



Беда в клубе Road Knights, г. Даугавпилс, Литва: трагически погиб президент клуба Эдгар ЗЕЙЛЕ, известный в байкерских кругах как Нержавейка. Члены клуба соболезнуют родным и близким Эдгара.

Редакция «Мото» скорбит вместе с вами, «рыцари». Вам предстоит продолжить дело президента.



Олег ВЕБЕР, г. Щелково Московской обл.

ЛИТР ДЛЯ «УРАЛА»

РЕМОНТ МОТОРА ВЫЛИЛСЯ В ПЕРЕДЕЛКУ

Об «ураловском» оппозите говорят: мало мощности и много шума. Меня больше всего донимал именно шум... Был случай, не со мной... Приехали парни-иностранцы, чтобы отправиться в мотопробег по России, все как один на иномарках. Прогревают мотоциклы, ждут, когда заведется «Урал» сопровождения. Наконец заработал – и заглушил своим шумом все «буржуйские» мотоциклы. То был не рокот выхлопа – грохот и лязг издавал двигатель. То-то подивились гости: много чего, говорят, видели-слышали в мире, но чтобы так!..

Виновники этого безобразия – шестерни привода распредвала и генератора. Причина не столько в плохом качестве изготовления самих шестерен (оно вполне приемлемое), сколько в том, что между ними есть зазоры. Сначала кулачок распредвала через толкатели, штанги и коромысла сжимает клапанную пружину – при этом нагружена одна сторона зубьев. А когда пройдена вершина кулачка, уже сила сжатой пружины пытается повернуть распредвал дальше, нагружая при этом другую сторону зубьев. В момент перехода через вершину кулачка происходит перекладка нагрузки с одной стороны зуба на другую. Этот звон мы и слышим.

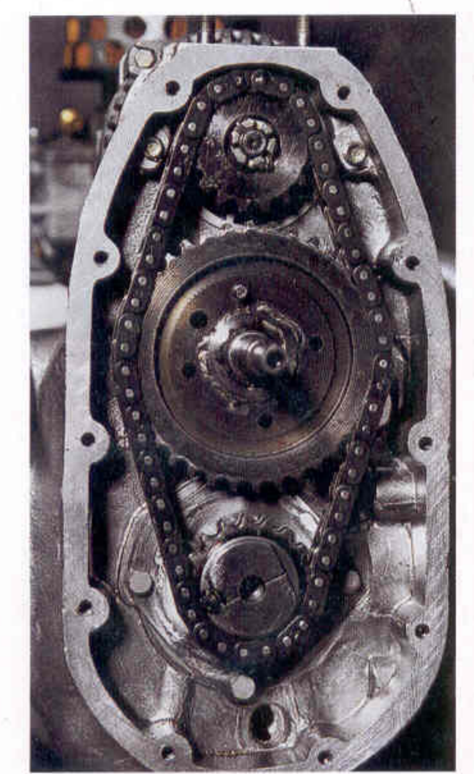
От зазоров не избавишься: алюминиевый сплав, из которого отлит картер, нагреваясь при работе двигателя, довольно сильно расширяется, расстояния между осями коленвала, распредвала и генератора увеличиваются – вот и расширяются зазоры. Если попытаться их уменьшить, то на холодном двигателе шестерни упрутся зубьями друг в друга – тогда и до поломки недалеко. Единственное, что можно сделать, – попытаться уменьшить шум регулировкой положения генератора. Но особых результатов не ждите.

Сделать привод распредвала ремнем, как у двигателей ВАЗ-2108? Это вообще бесшумный вариант, однако объем переделок напугал, и я от него отказался сразу. Да и где взять ремень подходящей длины! А если применить цепную передачу (кстати, по этому пути пошли и конструкторы BMW на своих оппозитах)? Ведь цепь несложно переклепать до нужного размера.

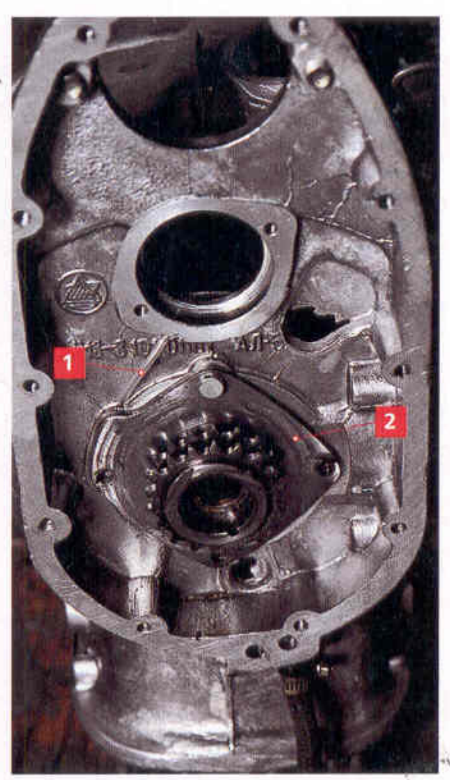
Использовал детали ГРМ и цепь от «Москвича». Сразу – вопрос: где раздобыть звездочку для привода генератора? Нужную нашел на натяжителе цепи все того же «Москвича». Ко всем звездочкам, чтобы они «сели» на «ирбитские» валы, приварены переходные втулки. Поскольку расстояния между валами невелики, то и «ветви» цепи получились короткими, а значит, натяжители и успокоители для нее не нужны.

Эта переделка повлекла довольно серьезные изменения всех узлов двигателя – ведь распредвал теперь вращался в обратную сторону, а от него зависит не только работа клапанного механизма. Шестерня в его задней части приводит во вращение масляный насос, а на переднем конце распредвала расположен ротор системы зажигания и привод золотника сапуна. Больше всего возни с переделкой самого распредвала. Деталь разрезал посередине на токарном станке, а в разрез вставил стальную втулку. Одну пару кулачков повернул относительно другой на 120°, стык проварил аргоновой сваркой. После нагрева деталь, конечно же, «повело», но рихтовать каленую, а значит, хрупкую деталь молотком не решился – риск сломать ее слишком велик. Поступил хитро: в районе стыка сделал маленькую точку электросваркой – и деталь тут же немного изогнулась. И так до тех пор, пока биение вала практически исчезло. На первом варианте мотора высоту кулачка увеличил на 4 мм. В новом двигателе распредвал штатный. Как показал опыт, большие клапаны и коромысла с измененным соотношением плеч головок от «Волка» (а на двигателе установлены именно они) обеспечивают вполне достаточные проходные сечения. К тому же, увеличенные кулачки могут работать только с «днепровскими» толкателями. В этом же двигателе сохранены «ирбитские».

Чтобы использовать «старооскольскую» систему зажигания при измененном направлении вращения ротора, сидящего на распредвале, провода от датчика поменял мес-



В двигателе вместо трех вечно воющих шестерен привода распредвала и генератора установлены звездочки. Привод стал цепным. Воя больше не будет.



Вот что расположено под цепным приводом: 1 – к передней шейке распредвала масло подается по пластиковой трубке; 2 – пластина, удерживающая коленвал от осевых перемещений.



Детали ГРМ и сапун (А и Б): 1 – штатный распредвал; 2 – переделанный; 3 – втулка, в которой он теперь вращается; 4 – звездочка распредвала. **В – новый паз в сапуне совпадает с прорезью на торце (выделено красным).**

тами. Пришлось только подкорректировать угол опережения зажигания. Для этого на роторе проделал новый пропил под штифт, а в процессе доводки перенес и отверстия под болты крепления пластины датчика.

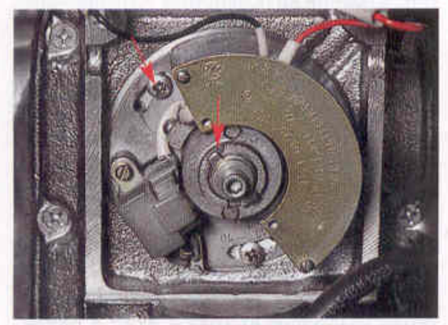
Привод золотника сапуна тоже отделался минимальными переделками: в самом стакане сделал новый пропил для штифта шестерни распредвала.

Самая ответственная часть работы – модернизация системы смазки. В качестве коренных подшипников в этом моторе использованы подшипники скольжения (вместо «родных» шариковых), а им недостаточно простого разбрызгивания масла, на котором построена вся система смазки «Урала» – они требуют стабильного давления масла. У «днепровского» масляного насоса гораздо большая производительность – его и установил. Но после переделки привода распредвала шестерни насоса стали вращаться в другую сторону, то есть практически поменялись местами вход и выход. В результате штатный перепускной клапан масляного насоса я удалил, а на его место перенес маслозаборник. Масло же в двигатель поступает по трубке из отверстия с другой стороны насоса.

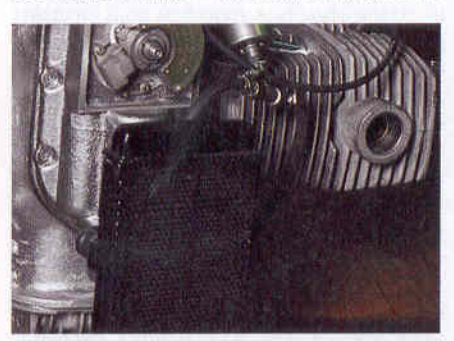
Каналы, идущие к масляному фильтру, заглушил. Теперь масло через врезанный штуцер, по шлангу, поступает в радиатор (сделанный из трети масляного радиатора ГАЗ-51), затем через штуцер перетекает к перепускному клапану, расположенному в крышке масляного фильтра, а после фильтра – в масляные каналы двигателя. В разрыв шланга перед радиатором я врезал манометр. Испытания показали, что после всех переделок давление на холостом ходу не падает ниже 1,5 кГ/см^2.

Немалую долю шума создают шариковые подшипники – их полно в двигателе «Урала». Значит, нужно от них избавляться в пользу подшипников скольжения.

С шатунными «расстаться» довольно сложно: в штатном коленвале нет места для масляных каналов. Поэтому решил пока ограничиться переделкой коренных. В первом варианте пространство, занимаемое подшипником в картере, было залито бронзографитом, в котором и вращались коренные шейки коленвала. Этот вариант оказался вполне работоспособным, но все же решил использовать традиционные детали – шатунные вкладыши от «Волги». На коренные шейки напрессовал втулки из закаленной стали и прошлифовал до «волговского» размера. В отверстие под подшипник запрессовал втулки с внутренним размером под установку вкладышей, а для их усиков сделал пазы. Вкладыши в них вставляются сбоку. От осевых перемещений коленвал удерживает пластина, закрепленная у передней шейки. Для большей износостойкости на плоскость, которой коленвал трется об эту пластину при выжиме муфты сцепления, наплавлен



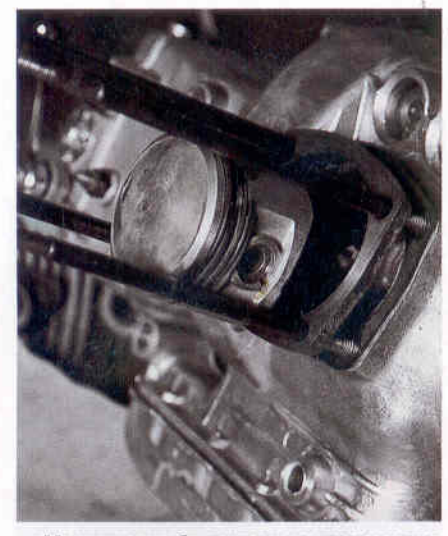
Стрелками указаны новый паз в роторе системы зажигания и место новых отверстий крепления пластины.



Масляный радиатор – треть от масляного радиатора ГАЗ-53.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА модернизированного двигателя к мотоциклу «Урал»

Тип двигателя	2-цилиндровый, оппозитный, 4-тактный
Рабочий объем, см³	948
Размерность, мм	88x78
Мощность, л.с.	достаточная (пока)
Степень сжатия	9,5
Коренные подшипники	шатунные вкладыши ГАЗ-24
Привод ГРМ	цепной
Система смазки	полностью переделана: насос от «Днепра», радиатор – 1/3 от ГАЗ-53, механический манометр, фильтр от «Урала» с перепускным клапаном
Система питания	карбюратор ДААЗ-1111, доработанный
Система запуска	электростартер от ВАЗ-2110



«Москвичовский» поршень на новом месте.

бронзографит. С другой же, менее нагруженной стороны, коленвал удерживает звездочка. Шариковый подшипник на передней шейке распредвала тоже уступил место втулке – она из дюралюминия. Для смазки вкладышей просверлил масляные каналы, а к втулке распредвала смазку пришлось подвести по отдельной пластиковой трубке – по-другому не получилось.

В первом варианте двигателя рабочий объем после установки поршней от 2-литрового «Москвича» Ø 88 мм возрос до 828 см³. А что если его еще увеличить? И я установил коленвал от «Волка». С его радиусом кривошипа 78 мм образовался объем 948 см³. Эти дополнительные 10 мм хода поршня потянули за собой цепь переделок.

При установке «москвичовских» поршней, которые больше штатных на 10 мм, одной расточкой цилиндра не обойдешься. Из «волчьих» цилиндров вырезал гильзы (их нельзя выпрессовать – они «залиты»). Новые гильзы с наружным диаметром 95 мм изготовил из «москвичовских» и запрессовал с натягом 0,05 мм. После установки коленвала с «длинным» ходом под цилиндры пришлось подсунуть проставки. Их толщина вместе с прокладками составила около 9,5 мм. Чтобы «днепровские» штанги дотянулись до удалившихся коромысел, к каждой из них приварил по 15-миллиметровому кусочку «ураловских» штанг. Под кожухи направляющих вставил резиновые втулки из «жигулевских» сайлент-блоков. Как выяснилось, они обладают отменной стойкостью к маслу.

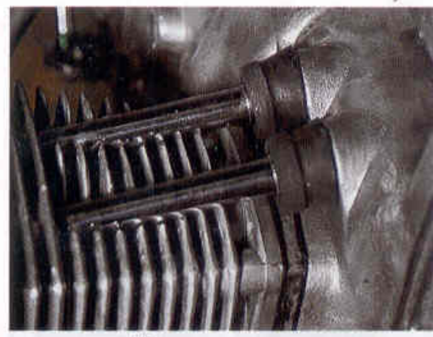
Непорядок: рабочий объем двигателя возрос, а объем камеры сгорания в головке остался прежним. Мало того, часть этого объема «съели» выпуклые головки «москвичовских» поршней. Чтобы степень сжатия осталась в разумных пределах, устроил так, что поршни не доходят до верхней кромки цилиндра на 8 мм. Но и теперь двигатель временами детонирует, даже на 95-м бензине. Придется сделать проставки под цилиндрами еще толще.

Карбюратор я использовал «оковский», но в нем пришлось увеличить отверстия обеих форсунок ускорительного насоса до 0,8 мм. А к тому месту, куда попадают выходящие из них струи бензина, подвел стальные трубки. Вторые концы трубок подвел к месту соединения коллектора с цилиндрами.

Только после этого мотоцикл поехал по-настоящему. После установки «волчьего» коленвала карбюратор развернул первичной камерой к трубам коллектора. То ли этот поворот повлиял, то ли все произошло за счет увеличившегося рабочего объема, но двигатель «высасывает» из карбюратора все, что он приготовил, до капельки, и дополнительные трубки теперь, выходит, не нужны.

О провалах в работе двигателя я забыл как о кошмарном сне. Но мучит вопрос: а не заменить ли «оковский» карбюратор другим – побольше – ведь мотор уже давно перерос по объему двигатель «Оки»... Или замахнуться на впрыск топлива?..

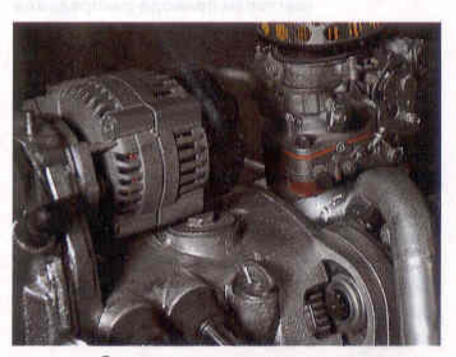
А ведь всего лишь хотел отремонтировать старый «Урал». ⏮



Между цилиндрами и картером проставки и две паранитовые прокладки общей толщиной 9,5 мм.



Карбюратор с хитро изогнутым впускным коллектором.



Стартер от «десятки» мал, но он все равно – помеха. Чтобы его обойти, форму трубы впускного коллектора пришлось усложнить.

ВОПРОС-ОТВЕТ

Выпускаются ли «Уралы» с «литровым» мотором и 5-ступенчатой КП?

Андрей ПОПОВ, г. Мыски Кемеровской обл.

Мы много раз отвечали на этот вопрос. Повторить несложно: нет. ⏮

Что может подозрительно шуметь в двигателе Jawa-350/638 и как с этим бороться?

Нур, г. Ижевск, Удмуртия

Источников шумов и посторонних звуков у Jawa-350/638 может быть несколько. «Цокотание» при резком открытии газа на малых оборотах порождает детонация в цилиндре. В этом случае следует перейти на высокооктановый бензин и, возможно, изменить стиль езды – переключаться на высшую передачу на более высоких оборотах. Ровный «рокот», особенно различимый на холостом ходу, издает растянувшаяся цепь моторной передачи – ее надо заменить. Звонкий шум могут излучать ребра цилиндров, особенно при утере заводских резиновых гасителей колебаний. Постоянное «цокотание» издает игольчатый подшипник верхней головки шатуна. С этим звуком придется или смириться (мотор может проработать не один десяток тысяч км), или меняйте коленвал. Громкий резкий рокот свидетельствует об «агонии» или нижнего подшипника шатуна или подшипника средней опоры коленвала – в этом случае вскоре потребуется менять весь узел. ⏮

ПРОШУ ИЗВИНИТЬ

В «Мото» № 1-2004 напечатан материал, автор которого, внештатный сотрудник, без согласования с редакцией в уже подписанном в свет материале свою фамилию изменил на псевдоним – Иозеф Менгеле. Появление этого псевдонима на страницах печати может быть воспринято как попрание святых чувств поколения людей времен второй мировой войны: это имя одного из фашистских преступников. К сожалению, изменение в авторской подписи мы заметили, когда тираж уже поступил в продажу.

Приношу искренние извинения читателям.

Внештатному автору, допустившему столь циничную выходку, вход в редакцию впредь заказан.

Максим ЮРЧЕНКО, гл. редактор

Владимир ЧЕКУШЕВ, механик-профессионал, Москва

ПЕРВОТОЛЧОК

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ЭЛЕКТРОСТАРТЕР СКУТЕРА

Запустить мотор скутера несложно: нажмите на кнопку, активизирующую электростартер... А как быть, если давите на нее, но все безрезультатно? Или если коленвал вращается, но со скоростью ветряка?



Электромотор стартера: 1 – уплотнительное кольцо; 2 – передняя крышка; 3 – опорная шайба якоря; 4 – корпус щеточного узла; 5 – изоляционная пластина (2 штуки); 6 – якорь; 7 – пружина (2 штуки); 8 – щетка; 9 – корпус статора.

НЕ ИГРАЙ В УГАДАЙКУ

Самое простое – обратитесь к приятелю, владеющему однотипной «табуреткой», и для проверки замените свой стартер его рабочим. Если таковой приятель есть... Коли нет, придется напрячь собственные извилины: стартер – не перегоревшая лампочка в поворотнике... Обычно причина бездействия – «глюк» в его электроцепи. Как проверять каждое соединение и изоляцию, «Мото» писал в № 7–03. А если причина в другом? Надо пускач ремонтировать.

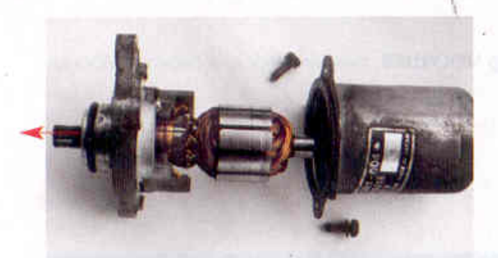
Как он устроен? Это один из видов электромотора постоянного тока: внутри корпуса находится якорь, щеточный узел и статор (см. иллюстрации). Якорь – группа обмоток (катушек), равномерно расположенных вокруг вращающегося центрального вала. Они соединены с цилиндрической «насадкой» на валу (коллектором), составленной из многочисленных медных пластин-сегментов, изолированных друг от друга и от вала. К сегментам прижаты два медно-графитовых контакта – щетки, через них на обмотки подается напряжение. Внутри корпуса стартера закреплены два постоянных магнита (статор), они образуют магнитное поле, заставляющее, собственно, якорь вращаться.

Происходит это так. Нажимаете кнопку – подаете «плюс» питания на одну из щеток (вторая постоянно соединена с «минусом» через раму скутера). Стоит появиться току в обмотках якоря, как стальные сердечники катушек намагнитятся; провод же навивают таким образом, чтобы поле якоря «отталкивалось» от магнитов статора. Валу деваться некуда – он повернется, и щетки войдут в контакт со следующей парой сегментов якоря. Дальше процесс повторится. Это как качели: раскачивая их, вы с каждым следующим махом увеличиваете свою скорость и энергию. Сначала ваши качки остановить несложно, но вскоре, попробуй, стань на пути – улетишь! Вот и стартеру-малютке, раскрутившись, удается стронуть и вращать кривошип.

В ЧЕМ ПОМЕХА?

Теперь определите, что этому мешает. Демонтируйте стартер и очистите его снаружи (обычно он расположен так, что грязи на корпусе хватает). Открутите винты крепления статора. Теперь – внимание! Снимая корпус, крепко удерживайте вал якоря в передней крышке. Статорные магниты исключительно сильные – если утащат за собой якорь, то может повредиться щеточный узел (как минимум, растеряете пружинки щеток, а замену им еще попробуй найди). Поэтому, грамотно «расчленив» стартер, якорь из крышки извлекайте бережно. Разбирайте щеточный узел, но не трогайте плюсовый контакт и его токовод – он заделан в крышку намертво. Протрите все детали стартера тампоном, смоченным в спирте – именно им! Ацетоно-бензины и подобные растворители повредят имеющийся в конструкции пластик и изоляцию обмоток якоря. И не оставляйте ни грамма грязи внутри стартера: это пыль от выработки щеток, а она токопроводна. Проморгаете – не ровен час сами себе учините утечку тока, а то и короткое замыкание.

Убедитесь, что все детали целы и исправны: щетки по краям не обломаны, свободно, но без перекосов, перемещаются в направляющих колодцах, высота от рабочей поверхности до провода не менее 3 мм. Взявшись за провод и щетку, слегка потяните сборку – редко, но бывает, что они плохо скреплены друг с другом. Вернуть прочность просто: капните в отверстие щетки смесь клея «Момент» с порошком от грифеля карандаша – и можно вставлять на место провод. Наткнулись на контакты, отслужившие свое? Тоже не беда! На их место допустимо имплантировать щетки, к примеру, от дрели (подточите габариты до нужной величины). При выборе «донора» главное, чтобы диаметр его коллектора был близок к стартерному. Этот размер определяет твердость (читай – износостойкость) материала контактов. Монтируя



Первый этап разборки моторчика: удерживая якорь в передней крышке, вынимайте его из корпуса статора (направление указано стрелкой).

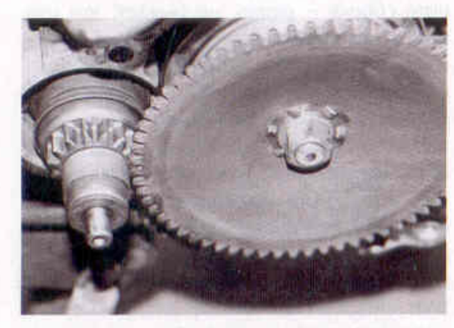




Пример скрутки провода щетки: А – правильно; Б – слишком тугая скрутка может препятствовать свободному перемещению щетки.



Укрепление разболтанного коллектора: залейте клей в кольцевую щель между стопорным кольцом и основанием сегментов.



Расположение обгонной муфты в вариаторном отсеке.

Обгонная муфта:
1 – ведущая шестерня;
2 – центробежный механизм; 3 – вал (с червячной передачей);
4 – корпус возвратной пружины; 5 – пружина;
6 – опорная шайба;
7 – стопорное кольцо.

Место смазки вала указано стрелкой





щетки по местам, не скручивайте их провода слишком плотно, более того – чуть расслабьте, чтобы они не стояли колом и не препятствовали перемещению щетки в направляющей.

Пружины, естественно, должны быть целыми, витки не замяты. Высота «спиральки» – не менее 9–10 мм. Подсевшую на несколько миллиметров можете «взбодрить», чуть растянув витки. Но надежнее так: наклейте на опору пружины прокладку из пластика (толщина – размер усадки). Замену лопнувшей детали, если нет возможности найти оригинал, навейте из пружины шариковой авторучки. Придется повозиться: изготовить болванку для навивки, перед началом работы отжечь проволоку на огне, а готовую деталь опять нагреть и остудить в моторном масле.

Проверку ротора начните с осмотра обмоток. Почернели витки, обуглилась изоляция и стоит резкий запах гари – значит якорь «кончился». Прискорбно, но если не найдете замену (новую или подержанную рабочую деталь), вы «попали» на замену стартера.

Другое возможное повреждение, внешне не различимое, – пробой изоляции обмоток на массу. Косвенный признак: при исправном аккумуляторе и цепи питания стартер еле-еле вращает коленвал. Методика проверки следующая: контрольная лампа напряжением 220 В не должна гореть при подключении к сети через любую пластину коллектора и вал якоря. Но коли вы не электрик со стажем, тест поручите спецу. «Двести двадцать» за глаза хватит и слона убить! Не оставьте скутер «сиротой».

Благополучно миновали этот этап? Значит, вялость стартера скрыта в окислении (подгорании) коллектора. Берите мелкозернистую шкурку со стеклянным покрытием, оберните ею узел и плавными (круговыми и без нажима!) движениями снимите поврежденный слой металла. Доводить поверхность до «зеркала» излишне, достаточно, если на сегментах не останется шероховатости более 0,3 мм.

Встречается и другое: покоцанные щетки наволакивают металл сегментов друг на друга и в конечном счете замыкают обмотки между собой. А ну-ка, вспомните, что определяет скорость раскрутки якоря? То-то же – количество катушек! «Верните их на место», прочистив разделительные канавки. Заметили, что коллектор качается на валу, – обязательно закрепите его капелькой клея (того же «Момента»), иначе вскоре оборвутся провода катушек.

Остается проверить «силу» магнитов статора: вставьте внутрь корпуса стальной стержень, скажем, отвертку. Если совсем непросто удержать его по центру отверстия (тут же липнет к магнитам) – порядок.

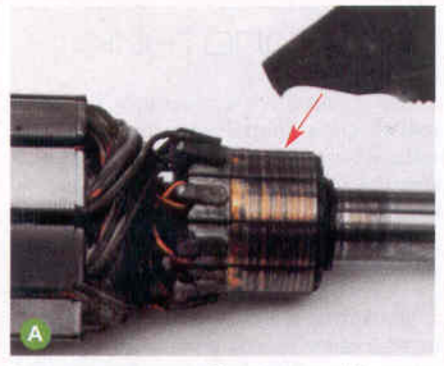
Заменив или приведя в норму изношенное, собирайте моторчик в обратной последовательности. Осторожно действуйте со щеточным узлом: упругими пластинками (толщина 0,4–0,6 мм) утопите по максимуму обе щетки в колодцы и уже по этим «направляющим» вводите, но без нажима, коллектор на место. Если черт вас дернет «пристукнуть» якорь, готовьте новые щетки! «Хвост» вала, противоположный коллектору, смажьте тугоплавкой смазкой, но самую малость. И обратите внимание на прокладку «корпус–крышка». При малейшем намеке на неплотность стыка замените уплотнитель, иначе все, что «вылизали» внутри, вскоре забьется дорожной пылью.

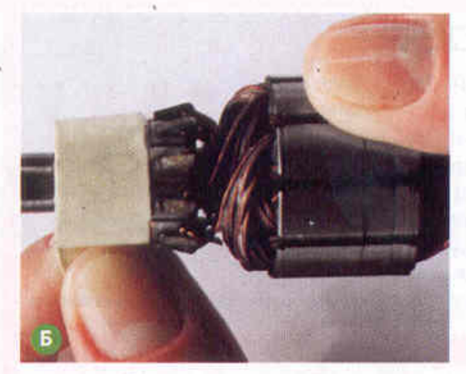
НА ВЫХОДЕ

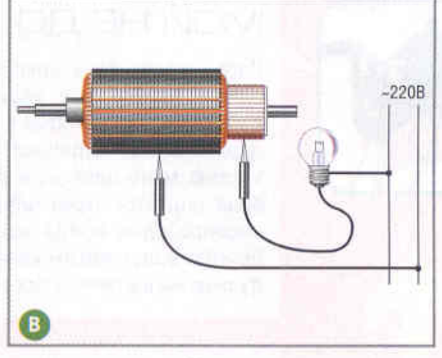
Советую провести «выходной» контроль ремонта: стартер закрепите в тисках (не сомните!) и через амперметр подключите к аккумулятору. Ток холостого хода (так называют этот режим работы) должен находиться в пределах 6–7,5 А. Теперь заблокируйте вращение якоря (не повредите зубья шестерни!) и на пару секунд включите стартер. Ток должен возрасти до 16–18 А. Значительное отклонение от приведенной величины в любую сторону будет означать, что вы «зевнули» какую-то из описанных неисправностей. Найдите и ликвидируйте ее.

ПЕРЕДАЧА

Помимо электродвигателя, в стартере есть и механическая часть, ее называют обгонной муфтой. Ее назначение: во-первых, пере-







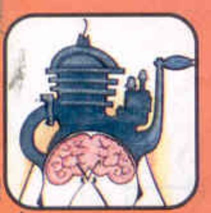
Проверка изоляции обмоток якоря (А), очистка коллектора (Б), схема проверки изоляции между сегментами и массой (В).

дать крутящий момент от якоря к коленвалу – это выполняет шестеренчатая пара. Во-вторых, после пуска двигателя разобщить якорь с кривошипом. Стартер рассчитан на кратковременную работу (не более 10–15 сек. за одно включение). Продолжи вращать работающий мотор скутера – пускач развалится через считанные минуты. Чтобы не нарваться на нечто подобное, убедитесь в исправности муфты. Извлеките ее из корпуса стартера (если это скутер 80–90 годов) или из вариаторного отсека (современной модели). Вращайте ведущую шестерню против часовой стрелки – она должна перемещаться по валу (в осевом направлении) без заеданий. Отпустите шестерню – исправная муфта «обязана» без задержки вернуться в исходное положение.

И еще: потрясите муфту – внутри ничего не должно греметь. Заприметив что-либо из этого, разберите и исправьте механизм. Чуть разожмите и снимите стопорное колечко, затем опорную шайбу и возвратную пружину с опорами. Скрутите с вала шестерню. Неисправности могут быть вызваны: загрязнением зубьев вала и шестерни, смятием или поломкой пружины, заклиниванием центробежного механизма. Как «лечить» пружину – уже знаете. «Задубевшую» смазку удалите растворителем (тут годится и ацетон, и бензин, и т. п.), в качестве свежей используйте консистентную и тугоплавкую. Поврежденное пружинное «колечко» центробежника можно заменить аналогичным – схожего диаметра, позаимствованным у автомобильного сальника. При сборке убедитесь, что стопорное колечко четко село в паз вала и «закрылось» опорной шайбой.

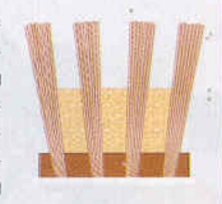
И особый случай бессилия стартера. Обгонная муфта, установленная в отсеке вариатора, может остановить вращение электромотора, если ее саму заклинит крышка отсека. Ох, частенько горе-механики забывают, что между крышкой и картером должна находиться прокладка положенной толщины, а не отсутствовать вовсе.

Редакция благодарит за помощь в подготовке иллюстраций техцентр **«Moto-Help»**, Москва.



МОЙ НЕ ДО ДЫР

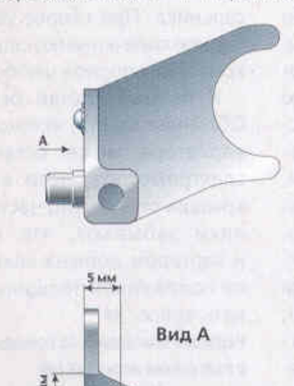
Когда моете байк тряпкой или губкой, окуная их в ведро с водой, песчинки, которые в них задерживаются, царапают краску. Удобно мыть щеткой, в которую вода подается через штуцер, но водопровод не всегда под рукой... Вклейте водостойким клеем между рядами щетины полоски поролона вполовину меньшей, чем щетина, высоты. И будете приятно удивлены эффектом.



Максим ПИНЕГИН, г. Челябинск

ВИЛКА УЖЕ НЕ «ГОРИТ»

Одна из самых ненадежных деталей КП мотоцикла Jawa – вилка переключения 3–4 передач: от больших нагрузок эта деталь «сгорает». Изучая работу КП на разобранном картере, я заметил, что при включении 4-й передачи вилка перекашивается и с большим усилием прижимается к шестерне нижним усиком.



Чтобы облегчить «жизнь» детали, приварил к вилке шарик от подшипника диаметром 3 мм. В результате «убил» двух зайцев. Во-первых, вилка теперь соприкасается с шестерней обоими усиками. Во-вторых, пятно контакта шарика с кулисой ничтожно, а, значит, ничтожно трение и меньшее усилие нужно прилагать при переключении передач. Мотоцикл прошел с исправно работающей КП уже 4000 км.

Максим МАКСИМОВ,
г. Сасово-2 Рязанской обл.

НЕ ДАМ УМЕРЕТЬ!

У многих старых мотоциклов пружина задних амортизаторов закрыта хромированными стаканами («Иж-56», «Иж-П3» и др.), на нижний стакан надето резиновое кольцо, не позволяющее стаканам тереться друг о друга. Со временем резинка изнашивается или теряется. В результате хром обдирается, детали ржавеют, внешний вид портится... Избежать такой смерти амортизаторам моего мотоцикла помогла обычная капроновая леска. Я намотал ее на то место, где находилось кольцо, каждый слой промазал клеем. Когда клей высох, обработал получившийся буртик напильником, чтобы придать правильную форму.

Такое кольцо более износоустойчиво, да и потерять его практически невозможно.

Е. ГИРИНСКИЙ,
г. Северск Томской области

ПУСТЬ ПОЖАРНИК ОТДОХНЕТ

У «Пилотов» с карбюраторами К-39 при сильном наклоне (например, при падении) из вентиляционных отверстий бензин вытекает и пачкает двигатель. А если попадет на разогретую выхлопную трубу? Так и до пожара недалеко. Кроме того, случается, что после мытья мокика сильной струей воды из шланга в карбюратор проникает вода. Чтобы избежать этих неприятностей, я надел на все штуцеры вентиляционных отверстий (их три) пластиковые трубочки и вывел их под картер двигателя.

Максим БАННОВ, Москва

МАЛ ЗОЛОТНИК

Если...

→ ...не из чего сделать прокладку, нанесите тонкий слой краски или консистентной смазки на одну из плоскостей разъема, уложите на нее нетолстую нить (лучше – капроновую) и соберите узел.

Сергей ШАРАПОВ, п. Морское, Зеленоградский р-н, Калининградская обл.

→ ...вы хотите видеть шкалу спидометра, а не отражение солнца и облаков, замените стекло на выпуклое от старого будильника.

→ ...вам нравится, когда ваш мотоцикл сияет, но неохота тратиться на дорогие полироли, натрите его после мойки губкой для обуви с бесцветным препаратом. Краска станет ярче, царапины – менее заметны.

Газинур БИТЮМИН, Оренбургская обл.

→ ...на «Восходе» в очередной раз согнулась шпилька правого натяжителя цепи, вварите вместо нее болт М8 и закалите его – нагрейте докрасна и охладите в масле.

Михаил МИХАЙЛОВ, г. Новочебоксарск, Чувашия

→ ...на трубке ручки газа мопеда износился паз, удерживающий ручку от осевого перемещения, снимите резиновую оболочку и сделайте ножовкой пропил с другой стороны ручки, а затем наденьте оболочку на изношенную часть.

Константин САХАРОВ, г. Новошахтинск Ростовской обл.

→ ...нужно «засухарить» клапаны на оппозите без съемника, вставьте вместо оси коромысла болт, просуньте под него гаечный ключ «на 17» и уприте его в тарелку пружины. Поднимая свободный конец ключа, вы легко сожмете пружину. Дальше – дело техники.

→ ...сгнили клеммы аккумуляторных выводов, как временное решение подойдет кусочек шланга подходящего размера. Плотно прижмите зачищенный провод к клемме аккумулятора и наденьте поверх нее шланг.

Андрей ЕВДОКИМОВ, г. Тула

→ ...хотите сделать красивые кожухи для спидометра и тахометра (или блока контрольных ламп), воспользуйтесь подходящими по размеру старыми масляными фильтрами от «Жигулей». Выпотрошите их, а в оставшейся наружной оболочке проделайте отверстия для проводов. Получившийся корпус отхромируйте или покрасьте.

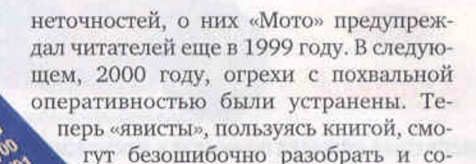
Алексей ЗАХАРОВ,
с. Николаевское, Чувашия

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, адрес и номер телефона.



ТЕПЕРЬ ВСЕ ТОЧНО



«Мотоцикл «Ява». Эксплуатация, ремонт». Составитель К. П. БЫКОВ, издательства «Ранок» и «РусьАвтокнига».

Третье издание книги на лотках свидетельствует о всенародной любви россиян к чешским аппаратам, не остывающей даже теперь, спустя десять лет после прекращения поставок 638-й модели. В ней, написанной грамотным техническим языком, содержатся сведения об 11 моделях мотоциклов: начиная с первой – 353/04 аж 1957 года по 638-ю конца 80-х.

В первом издании содержалась масса неточностей, о них «Мото» предупреждал читателей еще в 1999 году. В следующем, 2000 году, огрехи с похвальной оперативностью были устранены. Теперь «явисты», пользуясь книгой, смогут безошибочно разобрать и собрать свои аппараты, изготовить по чертежам приспособления, а по каталогу подобрать новые детали. Эксклюзив – таблица взаимозаменяемости узлов и деталей Jawa разных моделей, а также советы по нестандартным методам диагностики и ремонта. Ценен раздел о дополнительном оборудовании – дугах и багажниках, он с чертежами.

О ВЯЛО- И БЫСТРОТЕКУЩЕМ

«Автомобильные топлива, масла и эксплуатационные жидкости. Краткий справочник». Авторы – А. Ф. СИНЕЛЬНИКОВ и В. И. БАЛАБАНОВ, издательство «За рулем».

Эта книга полезна и мотоциклистам. Сведения о топливах – современных и перспективных – изложены глубоко и толково. Любознательные, прочитав ее, поймут, чем отличается моторный метод определения октанового числа бензина от исследовательского, какие бензины у нас стандартизованы и как они соотносятся с зарубежными. Не менее обширны разделы масел и смазок, они с цветными рисунками, графиками, диаграммами и таблицами, на страницах изображены упаковки продукции, наиболее распространенной на рынке России.

Владельцам совремённых мотоиномарок полезны сведения в разделе о специальных технических жидкостях – тормозных, амортизаторных, антифризах и электролитах как зарубежного «разлива», так и «наши», здесь же информация об их взаимозаменяемости. Кроме того, авторы рассказали о ремонтно-восстановительных препаратах.

Следует критически отнестись к данным о препаратах – они приведены на основании рекламных утверждений фирм-изготовителей, отсутствуют экспертные оценки и рекомендации по распознаванию «левака». Видимо, подразумевается, что для полноты картины читателю следует вооружиться другим изданием – «Экспертиза «За рулем». Совсем малого не хватило, чтобы справочник по праву стал настольной книгой мотоциклистов – раздела о 2-тактных маслах.

И совсем уж курьез: на обложке в одном из слов в названии книги пропущена буква «к». Но это ерунда: практически никто опечатки не замечает.

Обзор книжных новинок провел Иван КСЕНОФОНТОВ

ВОПРОС-ОТВЕТ

Случится ли что-то плохое, если на кроссовый CZ-250 установить фары и зажигание от «Восхода»?

Александр БАЙБУЗ, г. Нижневартовск Тюменской обл.

Установить-то (с переделками) можно, но, во-первых, «восходовская» система зажигания не рассчитана на повышенные обороты кроссового CZ-250, а, во-вторых, в ГИБДД все равно не зарегистрируют такой мотоцикл.

Даст ли проточка маховика «Иж-Ю5» улучшение динамики?

Юрий ТОЛОЧКО, ст. Динская Краснодарского края

У «юпитеровских» маховиков и без того момент инерции не велик. Еще больше их облегчите – возникнут проблемы с троганьем с места и при езде с малой скоростью. Иллюстрацию к сказанному найдете в «Мото» № 8-2003.

Подойдет ли к «Планете-5» цилиндр-«водянка» от «пускача» трактора МТЗ-50? Если да, то как быть с водяным насосом?

Михаил НОВИКОВ, г. Воткинск, Удмуртия

Многие идут на такую замену цилиндра (иные пускают в ход цилиндр от двигателя пожарной помпы). С использованием водяного насоса дело обстоит сложнее, но для самодельщиков тут широкое поле для фантазии. Одни делают переходную муфту от ведущей звездочки моторной передачи (и модернизируют крышку картера), другие конструируют приводы от ротора генератора, третьи используют электронасос от «Газели»... Встречаются и более экзотические варианты.

Как форсировать «Вятку-Электрон»?

Юрий БОИСОВ, г. Кимры Тверской обл.

Мотороллеры «Вятка», в том числе «Электрон», выпускавшиеся более 30 лет назад, уже по праву могут считаться антикварными моделями. Нам кажется, стоит думать не о том, как форсировать, а как вообще сохранить на ходу. К примеру, диаметр поршня «Вятки» – 57 мм, вариантов замены ему нет, а любая форсировка только сократит жизнь детали. Если же душа требует более динамичного аппарата, продайте мотороллер ценителям и купите себе более современную машину.

БУМАЖНЫЕ «АИСТЫ» ВСЕ СТЕРПЯТ

С. АФОНИН «Мотоциклы «Минск». Ремонт в дороге. Ремонт в гараже. Практическое руководство», Ростов-на-Дону, издательство «ПОНЧиК».
«Мотоцикл «Минск». Эксплуатация, ремонт: пособие по ремонту», составитель К. П. БЫКОВ, издательства «Ранок» и «РусьАвтокнига».

На книжных лотках одновременно появились два издания по «Минскам». Оба – сериальные: раньше выходили книги практически по всем маркам «совкоциклов» (а г-н Быков пошел по «Минскам» аж по второму кругу). Бросается в глаза: новинка от «ПОНЧиКа» как по оформлению, так и по содержанию очень напоминает «изделия» того же издательства и автора, но о других мотоциклах («Ижах», «Восходах», «Муравьях»). Так, «один в один» перекочевали сведения о техобслуживании, обкатке, эксплуатации и прочие общие разделы. С этим еще можно было бы смириться, но копирование таблицы периодичности ТО не лезет ни в какие ворота! К примеру, заводская инструкция предлагает менять масло в КП после 500 км, 3, 9 и 15 тысяч км, а Афонин по-другому – после 3, 6 и 12 тысяч км. Завод советует проверить натяжение спиц колес после первых 500 км (что вполне логично), а в ростовской книге только после 6000 км. Не поздновато ли?.. Есть и более серьезные ляпы: по «ПОНЧиКу», надлежит менять масло в амортизаторах подвески заднего колеса, в то время как уже давным-давно на всех «Минсках» устанавливают газонаполненные узлы, не требующие этой операции. Мало того, разборка амортизатора в гаражных условиях просто опасна – газ внутри под высоким давлением! Похоже, что об этой особенности задней подвески не известно и автору другой книги – в ней описана разборка двухтрубной конструкции.

Составитель из «Ранка» поработал на славу: включил в книгу сведения из девяти (9!) работ других авторов, в том числе и каталог деталей, диагностику неисправностей, сведения о свечах зажигания, советы по тюнингу мотоциклов для бездорожья и «дальнобоя». Украшает книгу сводная таблица характеристик минских мотоциклов, начиная от «прародителя» М1А. Не побрезговал г-н Быков **заимствованиями без соответствующих ссылок** – электросхем из «Мото» 1993 года. Но налицо плагиаторский прогресс: в этом издании «передиров» меньше, чем в выпущенной ранее книге по «Восходам» (см. «Мото» № 1–2004).

Г-н Афонин в этом плане чист: все написанное – плод его собственного опыта и знания конструкции «Аистов». Правда, компетенции не всегда хватает: регулировка света фары дана по схеме с симметричным светораспределением, которая на отечественной технике не применяется с 1965 года. Конструкция колес иллюстрируется видом узла от М1А с 19-дюймовой покрышкой и стальной сварной ступицей, нет сведений о маховичном генераторе и т. д., рекомендованные к использованию масла давно не выпускаются...

Нет смысла продолжать «ловить блох» и слоноподобные ляпы: обе книги в большей или меньшей степени годятся разве что для того, чтобы из их страниц наделать бумажных аистов и получить удовольствие – запускать их, пытаясь попасть в мусорную корзину. ⏮

Иван КСЕНОФОНТОВ

MotoGP

ЗИМНИЙ ПРИЗЫВ

Виктор МАМОНТОВ, обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото»

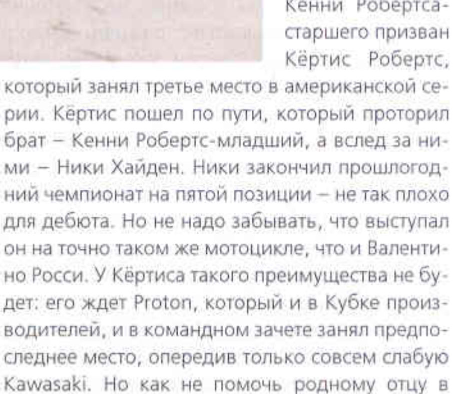
Главное событие межсезонья – переход Валентино Росси из Honda в Yamaha – поначалу затмило другие новости о переходах. Теперь и они вызвали большой резонанс.

ЧЕМПИОНСКИЙ ДЕСАНТ

Руководители команд и администрация MotoGP спят и видят как бы переманить в свой стан фаворитов из класса «супербайк». Напомню, ценными приобретениями прошлого года стали мегазвезды мирового «супербайка» Колин Эдвардс, Трой Бэйлисс и американского «супербайка» – Ники Хайден. Насколько эти переходы оправдали надежды (а цель очевидна: составить конкуренцию Росси) – тема отдельного разговора. Тенденция прошлого года продолжилась и в нынешнее межсезонье.

Наиболее активно и последовательно вела себя команда Луиса Д'Антена. Последние годы в ней делали ставку на мотоциклы Yamaha, но восьмое место в командном зачете прошлого чемпионата, конечно же, не устроило руководство. Д'Антен, в прошлом чемпион мира, решился на коренное обновление состава своих гонщиков. Началось с того, что уволили Шинью Накано, хотя, на мой взгляд, именно к нему претензий быть не могло. (Замечу, кстати, что к Накано повышенный интерес теперь проявляет Kawasaki.) Следующий шаг – смена техники, а в этом смысла куда больше. Действительно, мотоцикл M1 в прошедшем сезоне не позволял «конюшням», которые с ним работали, показывать достойные результаты. Итогом достаточно бесславного сезона стал проигрыш Ducati, которая в год дебюта заняла вторую позицию в Кубке производителей. И вот теперь именно в стан былого главного конкурента – Ducati – и переходит состав Луиса Д'Антена. Таким образом, на трассы стартующего чемпионата вывезут уже четыре мотоцикла культового итальянского производителя. Здесь уместно отметить, что заводская команда Ducati сохранила боевой состав: Лорис Капиросси и Трой Бэйлисс. А вот в новой команде (она пока называется Ducati D'Antin MotoGP) состав полностью «супербайковский». Первым номером значится британец Нейл Ходжсон – чемпион мира 2003 года (всего же теперь в MotoGP уже три чемпиона мира из мирового «супербайка» – с учетом Эдвардса и Бэйлисса), а вторым в D'Antin будет испанец Рубен Ксос – тот самый, что занял вторую позицию вслед за Ходжсоном (в прошлом году в «супербайке» оба выступали за Ducati Fila – победительницу в командном чемпионате мира). Так что «кулак» Луиса Д'Антена выглядит внушительно: чемпион и вице-чемпион мира. Стоит ли пугаться такой силищи? Как показывает опыт прошлого сезона, в MotoGP выходцы из «супербайка» чувствуют себя не вполне комфортно. Может, Ходжсон и Ксос сломают эту традицию?





Кто возглавит пелетон motoGP?

БРИТАНСКО-ИТАЛЬЯНСКИЙ АЛЬЯНС

Если судить по переходам, то велики амбиции и у другого итальянского производителя – Aprilia. Он тоже полностью обновил состав. Правда, по своей воле – только наполовину: лидер команды Колин Эдвардс ушел, чтобы пересесть на Honda, теперь он составит компанию Сете Жибернау в Telefonica Movistar Honda. Что же касается Норийки Хага, то от его услуг Aprilia отказалась по своей инициативе. Теперь у итальянцев два выходца с Британских островов. Один из них всем хорошо знакомый ветеран MotoGP Джереми МакУильямс. Он уже выступал за Aprilia в сезонах 1999 и 2000 годов и вот теперь, когда ему стукнет 40, второй раз ступает в ту же реку. Правда, теперь ему предстоит пилотировать 4-тактный RC3. По названию это мотоцикл прошлого года, но, по сути, должен быть совершенно новый аппарат.

Осваивать его МакУильямс будет в компании Шэна Бёрна, еще одного выходца из «супербайка», на этот раз британского, который считается одним из сильнейших в мире. На счету Бёрна двойная победа на этапе мирового «супербайка» в Брэндс-Хетче. Гонщику – 26. В команде, как говорится, сплав молодости и опыта...

Бёрн уже провел в Хересе первые тесты на новом для себя мотоцикле. Вот его впечатления: «По сравнению с «супербайком» этот мотоцикл лучше по всем показателям. Но чтобы ехать на нем по-настоящему быстро, надо долго учиться». Вопрос: как долго? Вряд ли у руководства Aprilia после провального прошлого года хватит терпения до конца сезона ждать результата.

СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД

И нельзя не сказать о еще одном громком переходе. Правда, громкий он лишь для особо продвинутых поклонников американского «супербайка», а также для тех, кто интересуется судьбой прославленной семьи Робертсов. Теперь этот клан в MotoGP представлен отцом и двумя братьями. Из американского «супербайка» на помощь команде Кенни Робертса-старшего призван Кёртис Робертс, который занял третье место в американской серии. Кёртис пошел по пути, который проторил брат – Кенни Робертс-младший, а вслед за ними – Ники Хайден. Ники закончил прошлогодний чемпионат на пятой позиции – не так плохо для дебюта. Но не надо забывать, что выступал он на точно таком же мотоцикле, что и Валентино Росси. У Кёртиса такого преимущества не будет: его ждет Proton, который и в Кубке производителей, и в командном зачете занял предпоследнее место, опередив только совсем слабую Kawasaki. Но как не помочь родному отцу в трудную минуту!

Кому-то покажется, что дорога между «супербайком» и MotoGP с односторонним движением. Это не совсем так – достаточно вспомнить взаимные обмены Режиса Лакони и Норийки Хага. Вот и теперь MotoGP «отплатило» изрядно ослабленному мировому «супербайку» звонкой монетой. В качестве валюты в данном случае выступил Гарри МакКой, бывший пилот Kawasaki, одержавший в чемпионате мира три победы. Интересно, что МакКой заменит в команде NCP Ducati Режиса Лакони, который не так уж давно поднимался на подиумы MotoGP.

Таковы главные переходы сезона-2004. Еще остались вакантные места в Repsol Honda, осиротевшей после ухода Валентино Росси, и в команде WCM – она вновь пытается утвердиться в MotoGP.

ГОНКИ НА ЛЬДУ

ПРОПУСК НА «МИР»



Кубок России, состоявшийся в Шадринске, неожиданно стал главным соревнованием сезона. Стадион «Торпедо» замер в напряженном ожидании, когда спортсменам огласили «ультиматум»: вошедшие в первую десятку Кубка автоматически попадают в участники чемпионата мира. С маленькой, правда, оговоркой – Виталий Хомицевич (Каменск-Уральский) и Владимир Лумпов (Саранск), независимо от занятого места, на «мир» поедут.

Но как ни странно, особой «рубки» за первое место не состоялось. Николай Красников из Уфы без особых усилий во второй раз подряд выиграл Кубок. Вторую ступень занял Максим Барабошкин из Шадринска. На третью после перезаезда пробился Виталий Хомицевич, опередивший Ивана Иванова (Каменск-Уральский) и Дмитрия Буланкина (Уфа). Замкнул шестерку Максим Захаров (Саранск), следом расположились Юрий Поликарпов (Уфа), Александр Балашов, представляющий теперь Луховицы. Владимир Лумпов «доехал» лишь до 9-го места, на 10-м – Станислав Архипов (Уфа).

Не ищите в списке Кирилла Дрогалина: впервые за многие годы он не попал в состав сборной.

РЫВКАМИ, ПОСЛЕ «ПРОБУКСОВКИ»

Второй международный турнир на призы губернатора Амурской области собрал в Благовещенске звездный состав участников. Часть из них входит в сборную России, из-за рубежа прибыли немец Роберт Айбль и грозная шведская парочка – Пер-Олоф Серениус и Стефан Свенссон (на двоих им ровно 100 лет: Серениусу – 55, Свенссону – 45).

Невзирая на авторитеты, чудеса отваги демонстрировал любимчик публики местный гонщик Максим Барабошкин. Его лихость ставила соперников в тупик. Только из-за досадного схода с дистанции, когда в мотоцикле случился обрыв цепи, он не сумел набрать максимум – 30 очков из 30 возможных. Даже эта осечка не помешала Барабошкину с 27 очками создать солидный отрыв от ближайших соперников – у чемпиона России Владимира Лумпова из Саранска 23, чемпиона Европы Дмитрия Буланкина из Уфы – 22. «Скромно» отъездили действующий чемпион мира Виталий Хомицевич из Каменск-Уральского и экс-чемпион Александр Балашов из Москвы.

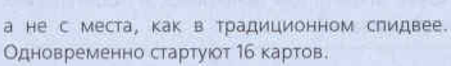
Через неделю, когда турнир продолжился, ситуация во многом изменилась. Прослышав про лидерство Барабошкина, «проснувшиеся» благовещенцы ринулись на стадион «Амур». Трибуны трещали по швам! Но на этот раз кумир «заснул» и «завалил» все старты. Но разогнавшись, творил чудеса: в одном из заездов с четвертого места «шагнул» на первое, причем «отодвинул» самого Хомицевича, а на последних метрах дистанции под рев восторженной публики проскочил мимо опешившего Серениуса.

Развязка наступила в предпоследнем, 39-м заезде. Барабошкин в который раз «забуксовал» на старте и, как не рвал, исправить положение не смог. Первым на финиш примчался Буланкин, ему и достался главный приз губернаторских гонок (в сумме он набрал 50 баллов). Вторым стал Барабошкин (49), третьим – уфимец Николай Красников (40).

СУПЕРКАРТЫ, ВПЕРЕД!

В программу ежегодно организуемого в США Кубка мира по спидвею на льду (на коротких шипах) в этом году впервые включены и гонки на суперкартах. Инициаторы новой (или хорошо забытой старой?) разновидности ледяного спидвея добились такого права после успешной испытательной серии гонок, проведенных нынешней зимой в нескольких штатах.

Технические требования к картам точно такие же, как и для гонок на обычном овальном треке с асфальтовым покрытием. Длина шипа – не более 8 миллиметров. Старт – с хода,



а не с места, как в традиционном спидвее. Одновременно стартуют 16 картов.

Кто родоначальник этой дисциплины? У нас в стране несколько десятилетий назад уже проводились гонки на шипованных картах. Как и в классическом спидвее, гоняли по кругу против часовой стрелки. Даже дети принимали участие в гонках. А чтобы исключить перевороты, для молодых пилотов шиповали только «внутренние» – переднее и заднее левые колеса.

Кто бы не изобрел эти гонки, они, безусловно, зрелищные. А чтобы все оставались в равных условиях, американцы ввели технические ограничения: вес машины с гонщиком – не менее 350 кг.

ПО МОРОЗЦУ ЗАПОЛЯРЬЯ

В Инте на тренировочных сборах готовилась к сезону часть ведущих российских «ледовиков». Они приняли участие в открытом чемпионате Заполярья.

Главным «полярником» стал чемпион мира Кирилл Дрогалин. После неудачного для него прошедшего сезона это добрый знак. Именитый гонщик дал понять, что уходить в тень он не собирается. Второе и третье места – у уфимцев Сергея Казакова и Ильи Дроздова.

СПИДВЕЙ

СТРАСТИ В ЗАЛЕ

В Брайтоне (Великобритания) под крышей дворца спорта прошли турниры в личном и парном зачетах. Соревнования по зальному спидвею проходят нечасто, а россиянин Роман Поважный и вовсе участвовал в них впервые.

Длина «одноразовой» дорожки короче 200 метров (в сравнении со «стадионными» 400), и заезды, естественно, скоротечны. В личном зачете россиянин стал 11-м, а тройку лучших составили англичанин Эдвард Кеннетт, американец Бобби Шварц и соотечественник победителя Мартин Дагард. В парном первенстве стартовало восемь дуэтов. К сожалению, Поважного подвел партнер – поляк Рафал Шомберски. Наш соотечественник в интернациональной паре выглядел побойчее и привез 10 очков (поляк только одно), и этой суммы команде хватило лишь для 7-го места.

Победил американский дуэт Брайан Яроу – Билли Джанниро.

ЗА ЧЕТЫРЬМЯ ЗАЙЦАМИ

Гонщик тольяттинской «Мега-Лады» Роман Поважный подписал контракты на 2004 год на выступления за шведскую команду Indiana и датский клуб Kronglland. Ни один российский спидвеист еще не выступал ни в чемпионате Швеции, ни в чемпионате Дании. Польский клуб РКМ из Рыбника, с которым Поважный в прошедшем сезоне из первой лиги перешел в высший дивизион, также намерен сохранить в своем составе волжанина. Если учесть, что наш соотечественник входит еще и в число резервных гонщиков Гран-при, то возникает вопрос: хватит ли у него сил на четыре чемпионата?

КРОСС

ЧЕРКИЗОВСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ

Годовщине победы советских войск под Москвой был посвящен кросс в Черкизово. Организаторы – Московский городской автомотоклуб (МГАМК) и СТК «Восход».

Как повелось, соревнования открыли юные спортсмены на «полтинниках». Самый молодой участник заезда – трехлетний Алексей Цыкуров. Но на главный приз претендовали более матерые пилоты. Победил 7-летний Сергей Чеботарев (СТК «Юность», Москва). Он же выиграл гонку в классе «65». В группе 10–15-летних спортсменов класса «85» победил Анатолий Крикунов (СТК «Возрождение», Москва).

В заезде ветеранов первым стал Александр Блохин (МГАМК). В категории «женщины» выясняли отношения Виктория Пермякова и Наталья Владимирова (обе из СТК «Восход»). Более удачливой оказалась Пермякова.

Не забыли и о владельцах старых чешских CZ. Независимо от кубатуры, они стартовали в одном классе – «воздушном» (охлаждение – воздушное). Самым быстрым оказался Андрей Баранчеев из подмосковного Протвино.



Все в дыму – это стартуют CZ



Наиболее зрелищной получилась гонка в «открытом» классе, здесь сражались обладатели современных аппаратов. Победителем вышел москвич Андрей Бурдаков.

Так был открыт зимний кроссовый сезон в Москве.

***

Не успели черкизовские болельщики перевести дух, снова их позвали на гонки... Свое отношение к подобного рода кроссам – соревнованиям местного значения высказал руководитель СТК «Восход» мастер спорта Михаил Михеев:

– Именно такие регулярные соревнования показывают, что мотоспорт более доступен, чем может показаться на первый взгляд. Увлечение кроссом не дешевое. Однако это – инвестиции в будущее детей. И гораздо более выгодные, нежели затраты на исправление последствий влияния улицы.

Впереди еще несколько зимних гонок в Черкизове. Во все дни трасса городского автомотоклуба открыта для тренировок и любительских соревнований.



Мастер спорта Виктор ВВЕДЕНСКИЙ отметил свой 55-й день рождения участием в гонке, проведенной в Черкизове. И номер на его мотоцикле – «55»

ФЕНОМЕНАЛЬНЫЙ ЛЕХА-ТРЕХЛЕТКА

Участники соревнований выстроились недлинной шеренгой, судья, согнувшись вдвое, обучал спортсменов «равняться на грудь третьего».

– Вопросы есть? – строго спросил судья.

– Не-а! – пропищал кто-то из строя.

Самому младшему Алеше Цыкурову недавно исполнилось три года. У него есть брат, года на три постарше. Впервые они сели на мотоцикл около года назад – мама привела в клуб. Леша был совсем крошечный, и тренер, посадив его перед собой на мотоцикл, покатал по кругу. Малыш вцепился двумя руками в руль и ни в какую не хотел слезать. Тогда тренер, пораженный отсутствием естественного испуга у мальчугана, решил поисследовать у него «порог страха». Газуя, сначала поднял мотоцикл на дыбы. Для испуга и этого оказалось недостаточно. Тогда мотоцикл с Лехой завертелся вокруг ноги тренера. Вдруг заднее колесо пошло по жесткому грунту, мотоцикл изменил траекторию и на глазах обезумевшей от страха родительницы вместе с ее Лехой улетел в сугроб... Испытуемому это жуть как понравилось! И он потребовал новой «тренировки»!

Сегодня задача главы семейства, Александра Цыкурова – готовить отпрыскам технику. Перед стартом он долго возился с двумя крошечными мотоциклами. В это время Леха, развалившись в седле своей Honda, невозмутимо позировал фотографу. Как заправский профессионал: подбоченился, подождал, когда щелкнет затвор – и отвернулся. Нервы «железные»! В перерывах между заездами рисовал, разложив листочки бумаги прямо на седле.

В заезде «полтинников» все ехали на шипованной резине – кроме Леши. На обледеневшей трассе мотоцикл перелетал из колеи в колею, но Леха упорно стремился вперед, не обращая внимания на обгонявших его более крупных соперников. Маленькую Honda то и дело разворачивало поперек трассы, и тогда на помощь приходила мама. Вот миниатюрный мотоцикл «переставило» – и он воткнулся в сугроб. Алеша, не поворотя головы, застыл в седле – ждал помощи... Мама вытащила экипаж из сугроба и поставила в нужном направлении. Малыш газанул и умчался «нарезать круги»...

После гонки Леша задумчиво рассматривал собственные ботинки. И тут только родители заметили, что левый едва не вполовину больше правого... Мама, пребывая в предстартовом волнении, просто-напросто перепутала обувку старшего и младшего. Может, только это и помешало Лехе Цыкурову выиграть первую в своей жизни гонку?



ЗАЕЗЖАЙ, «ЧАЙНИК», НЕ БОИСЬ!





Вновь перестроили трассу для мотокросса в московском Крылатском. Напомним, летом из нее сделали «супер» – максимально приблизили к требованиям суперкросса: подняли «до небес» высоту «столов», чуть ли не до вертикали задрали виражи... Перед организаторами – клубом «Альпин» теперь другая задача, прямо противоположная. Понадобилось трассу упростить, чтобы по ней можно было без риска для жизни проехать на мотоцикле с коляской или четырехколеснике, чтобы даже «чайник» чувствовал себя здесь «в своей тарелке». Пришлось убрать часть «столов», а те, что остались, пригладили так, что по ним можно спокойно проехать даже на легковом авто. Теперь высоко не подпрыгнешь – что и требовалось. Ведь главная цель проведенной перестройки – привлечь к спорту массы любителей.

На обновленной трассе прошла первая гонка – дружеская покатушка на ATV. Формула зачета: три заезда по 15 минут. Победил бывший кроссмен-колясочник, а ныне ярый поклонник «эйтивишек» Сергей Романов из клуба «Терехово, 13+».

ЭМАНСИПИРОВАННЫЕ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Международная мотоциклетная федерация приняла решение с 2005 года проводить Кубок FIM по мотокроссу среди женщин. В России нововведение встретили с одобрением. Популяризировать женский мотокросс в стране взялся Московский городской автомотоклуб, МФР уже включила эти соревнования в свой календарь.

В России и раньше женщины выступали в кроссе. Кроме того, они «гоняли» в эндуро, на «кольце», наравне с мужчинами выходили на гаревую дорожку и даже отметились в гонках на льду. Были среди прекрасной половины человечества и чемпионы. Много интересных историй связано с женщинами-гонщицами. Например, в 1966 году чемпионом Оренбургской области в гонках на льду стала Лидия Кузнецова: в классе «125» она «задвинула» всех мужиков. Позже спортсменка стала чемпионом СССР на «кольце», правда, уже среди женщин.



Приглядитесь, на старте женщины

СМОЛЕНСК СОБИРАЕТ КОМАНДУ

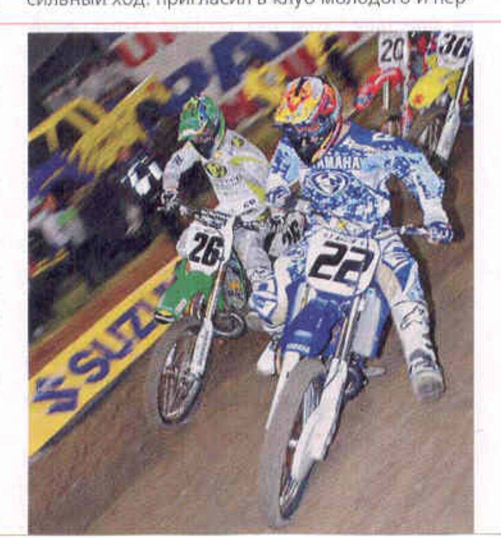
Год назад в Смоленске появился новый житель – чемпион России по мотокроссу Андрей Сафронов, его пригласили под знамена местного спортклуба «Кросс». И не пожалели: в прошедшем сезона Сафронов снова стал чемпионом страны, уже трехкратным, несколько раз выходил на старт чемпионата Европы и всегда привозил зачетные очки.

«Кросс» снимает жилье для фаворита своей команды. Сафронов обживается: поступил в институт физкультуры, уже сдал первую сессию... Но один спортсмен, даже и титулованный, – еще не команда. И глава «Кросса» сделал еще один сильный ход: пригласил в клуб молодого и перспективного бойца Павла Михеева, выходца из Соснового Бора (Ленинградская область).

Сафронов и Михеев получили новые 4-тактные «Хонды» и отправились в Испанию на тренировочные сборы, где сейчас набирает форму вся элита европейского кросса. В марте эта пара примет участие в чемпионате Европы, а к апрелю вернется в Россию, чтобы выйти на старт первого этапа чемпионата страны.

RC ЗАКРУТИЛ СЮЖЕТ

В Америке, если человек очень популярен, его не зовут по имени, а просто называют первые буквы. Такое происходит сейчас с мотогонщиком Рики Кармайклом – трехкратным и ныне действующим чемпионом США как в «классике», так и в суперкроссе. Все поклонники называют его RC (от Ricky Carmichael). Гонщику 24 года, живет во Флориде, владеет двумя трассами – для кросса и суперкросса.



Сегодня в центре внимания чемпионат мира по суперкроссу. Уже прошли два этапа – в Испании и Голландии. Остальные 15 этапов пройдут за океаном, на территории США, финал 5 мая в Лас-Вегасе. Из-за травмы ноги Кармайкл в первых двух этапах не участвовал. Впрочем, есть подозрение, что он специально не поехал в Европу, чтобы покруче закрутить сюжет и отыграться на «домашних» трассах. А победил в Испании молодой гонщик из Южной Африки Грант Лангстон. В Голландии первым был американец Дэймон Хуффман. После двух этапов лидирует Лангстон. Но главные события впереди – когда появится RC.

МОТОБОЛ

ГОД «МЕТАЛЛУРГА»

Спортивному клубу «Металлург» из подмосковного Видного более 30 лет. За это время команда 16 раз становилась чемпионом страны: сначала – СССР, позже – России. Прошедший сезон для «сталеваров» сложился удачно – выиграли все, что только можно.

Старший тренер «Металлурга» Валерий Нифантьев считает, что главное достижение в 2003 году – победа национальной сборной на чемпионате Европы (в нем, кроме России, участвовали Германия, Голландия, Белоруссия, Литва, Украина и Франция). Не первый год игроки «Металлурга» составляют костяк сборной страны. Так было и на этот раз: Александр Сосницкий, Владимир Сосницкий, Геннадий Миць, Роман Кривченков, Андрей Павлов, Антон Гусев (все – из «Металлурга»), Алексей Миронов, Александр Царев (оба – из «Ковровца», Ковров), Виктор Кривой («Кировец», станица Полтавская Краснодарского края) и Михаил Григорьев («Домбай», Черкесия).

Европейский турнир проходил во французском Нувиль Де Пуатье. В финале сошлись со сборной Франции. Соперник серьезный – дважды чемпион Европы, но наши выиграли – 5:1. Это 15-я победа сборной на чемпионатах Европы (из 18 турниров).

По сценарию «Металлурга» прошел и последний розыгрыш Кубка РФ. Сражались шесть команд, но Кубок уехал в Видное. Успех сопутствовал мотоболистам из Подмосковья и на чемпионате Евролиги. По результатам прошедших здесь встреч российских команд определился и чемпион страны – «Металлург». Достойное завершение сезона!

Не посрамили старших и молодые мотоболисты Видного. Команда юношей 15–18 лет под руководством Владимира Золотарева выиграла чемпионат России-2003. Поддержали старших и юниоры (8–14 лет, тренер Игорь Саркисов): и они стали чемпионами России-2003, кстати, второй год подряд первые.

В чем сила подмосковного клуба?

– Конечно, помогают спортивные традиции, преемственность в методике тренировок, – говорит Валерий Нифантьев. – Но не только. Благодаря инициативе директора Видновского коксогазового завода Юрия Тимофеева, у нас отличная база. Команду взял на бюджет глава района Василий Голубев. И это еще не все. Недавно губернатор Московской области Борис Громов выделил «Металлургу» шесть мотобольных Gas-Gas.

В планах «Металлурга» – в 2006 году принять у себя в Видном чемпионат Европы.



Урожай команды в 2003 году

ТРИАЛ

ИСПАНЕЦ, ВИДАТЬ, НЕ ВРЕТ



Адам РАГА

С помпой было преподнесено прессе подписание годичного контракта на 2004 год между действующим чемпионом мира в залах испанцем Адамом Рагой и компанией Gas-Gas. Гонщик клятвенно пообещал партнерам повторить успех. Прошло два этапа из 12 нынешнего первенства – и испанец пока держит слово.

На Гран-при Италии главные претенденты не блистали, хотя без особых затруднений вышли в финал. В финальном заезде все решилось в первой, наиболее сложной секции: 11-кратный чемпион мира британец Дуг Лампкин проскочил ее без ошибок, а вот Рага и японец Такахиша Фуджинами погрязли в штрафных санкциях.

Далее соискателей на высшие места занесло на Гран-при Гонконга. Поначалу лидировал чемпион мира-2002 испанец Альберт Кабестани. В квалификации он допустил всего лишь незначительную помарку и с одним штрафным баллом уверенно прошел в финал. «Скромняги» Рага и Лампкин не форсировали события, но также «въехали» в решающий раздел соревнований. Не повезло Фуджинами: у него лопнуло заднее колесо, и он остался за бортом финала.

В решающем заезде Кабестани наделал ошибок и отступил. И Лампкин в азарте борьбы ошибся. На сей раз только Рага заработал максимальную оценку – 10 очков, которые позволили не только догнать британца, но и по дополнительным показателям отодвинуть соперника на второе место в общем зачете. Пока что Рага выполняет обещание.

ЧЕМПИОНАТ МИРА (после двух этапов):
1. А. Рага (Gas-Gas) – 18;
2. Д. Лампкин (Montesa-Honda) – 18;
3. Т. Фуджинами (Montesa-Honda) – 11;
4. А. Габестани (Beta) – 10; 5. М. Фрейха (Montesa-Honda) – 8; 6. Г. Джарвис (Sherco) – 7.

ДАКАР

ДОРОГУ НЕТЕРПЕЛИВЫМ!

В новогоднюю ночь из центра Франции стартовал 26-й по счету ралли-рейд «Париж–Дакар». Самая престижная в мире многодневная гонка, ставшая классикой внедорожной дисциплины, бьет все рекорды. На старт вышли 200 мотогонщиков, представляющие 27 стран мира. Однако, увы, среди них ни одного из России.

Как повелось, большая часть участников – 90 человек выступает на австрийских KTM. На втором месте по представительности – Honda (40), на третьем – Yamaha (11). Как и прежде, основные претенденты на победу – команды, пользующиеся заводской поддержкой KTM: Gauloises KTM France, Gauloises KTM International, Repsol KTM. На подиум в личном зачете претендуют итальянец Фабрицио Меони и француз Ришар Сенкт (оба – KTM), имеющие в своем послужном списке победы на предыдущих «Дакарах». Впрочем, есть шансы попасть на подиум и у шведа Пера Гюнтера Лундмарка (KTM), и стремительно прогрессирующих поляков (команда Orlen Team moto) Марека Дабровски и Яцека Кзашора (оба – на KTM).

Пролог ралли-рейда прошел неподалеку от главного города провинции Овернь. Начало «Дакара» выдалось многообещающим: снег, грязь, песок. Километровый пролог по сути, как обычно, ничего не решал, кроме порядка старта на первом СУ, тем более что впереди было 11 000 км и из них 8 500 по Африке. Поэтому вряд ли стоило удивляться, что его выиграл на легком (450 см^3) KTM итальянец Маттео Грациани, обойдя Сирила Дэпрэ и Ришара Сенкта. Остальные фавориты не торопились. Как известно, мудрые раллисты не всегда стремятся выдвинуться на роль открывающих трассу, а потому порой умышленно пропускают вперед самых нетерпеливых.

После снега в Оверни на юге Франции (Лангедок-Русийон) гонщиков ждала грязь. И здесь Давид Фретинье (Франция), выступающий на Yamaha с двумя ведущими колесами, был первым. В Марокко пилот Yamaha высадился лидером. Однако на первом африканском этапе все же лидером вышел Фабрицио Меони, опередив на 43 секунды южноафриканца Эльфи Кокса (KTM), а занявший третье место испанец Исидр Эстев Пухоль (KTM) возглавил зачет по сумме четырех прошедших этапов.

Впрочем, по мнению большинства участников, первые марокканские этапы были всего лишь разминкой, и серьезное соперничество начнется между Эр Рашидиа и Уарзазатом...

Подробности о «Дакаре» – в следующем номере «Мото».


Юбер ОРИОЛЬ и Раймон ЛУАЗО (справа)

СЕНБЕРНАР – ТАЛИСМАН ГОНКИ

Старожил «Дакаров» – французский полицейский Раймон Луазо. Нынче он в 23-й раз стартовал в гонке. Всего же в его «послужном списке» около 60 ралли-рейдов.

Он не часто занимал призовые места: третье в «Дакаре-84» и в «Тунисе-87», второе – в «Австралийском сафари-93». Однако никто не «победил» его по части постоянства. За это качество и готовность прийти на помощь гонщики прозвали француза «сенбернаром Дакара». Луазо всегда поможет советом, а часто и делом начинающему раллисту, хотя сам выступает без технической поддержки. Он каждый вечер на бивуаке гонки обслуживает свой BMW без помощи механиков, которых, кстати, у него и нет. Исключение – 1984 год, когда Раймон Луазо вместе с Юбером Ориоли, 2-кратным победителем «Дакара», выступал за официальную команду BMW. А вот и главное доказательство верности Раймона Луазо. Вот уже много лет гоняет на мотоцикле-ветеране – BMW R1000GS. На таком аппарате еще Гастон Райе, выступая за официальную команду BMW Marlboro, побеждал на «Фараонах» и «Дакарах». И хотя на этом тяжеловатом по нынешним меркам аппарате сложно на равных соперничать с облегченными современными моделями, Луазо с ним не расстается.

Он исколесил пустыни США, Африки, Австралии и Азии, участвовал в ралли-рейдах разного уровня. Профессия подарила ему редкую возможность совмещать хобби и работу: француз идет в строю почетных эскортов, в том числе и президентского, защищает честь команды мотоциклистов Национальной французской полиции, свою спортивную репутацию в сложнейших ралли-рейдах. Даже теперь, разменяв «полтинник», ветеран вновь вышел на трассу «Дакара». И вновь на видавшем виды BMW.

ЭЛИТА

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

В Дубае (ОАЭ) состоялась ежегодная церемония награждения чемпионов мира по всем видам мотоспорта, завоевавших этот титул в 2003 году. Представители FIM вручили золотые медали, дипломы и кубки 28 гонщикам. Среди них единственный россиянин – чемпион мира в гонках на льду Виталий Хомицевич из Каменска. Золотые медали в трековых дисциплинах также получили Ники Педерсен (Дания, спидвей), Роберт Барт (Германия, длинный трек) и юниор Ярослав Хампель (Польша, спидвей). Среди награжденных испанка Лайя Сайнц (триал) и немка Катрин Лайда (кантри-кросс).



На фото (слева направо): Роберт БАРТ, Ярослав ХАМПЕЛЬ, президент FIM Франческо ДЗЕРБИ, президент трекового комитета FIM Ренцо ДЖАННИНИ, Виталий ХОМИЦЕВИЧ и Ники ПЕДЕРСЕН

ЭЛИТА

СЛАВА ПЕРЕДОВИКАМ!

Мотоциклетная федерация России провела награждение лучших кроссменов, победителей и призеров соревнований сезона-2003, выступавших в классическом мотокроссе, суперкроссе, мотокроссе на мотоциклах с колясками. Весь год ударно выступали на российских и международных трассах «передовики» – чемпионы России Сергей Астайкин (класс «65»), Алексей Зубков («85»), 6-кратный чемпион в классе «125» Александр Иванютин, 3-кратный чемпион в классе «250» Андрей Сафронов, 3-кратные чемпионы в классе мотоциклов с колясками Евгений Щербинин и Сергей Сосновских и др.

Поздравил спортсменов президент МФР шестикратный чемпион мира по мотокроссу Геннадий Моисеев. Ему самому в этот вечер вручили награду «За непревзойденные успехи в мотоциклетном спорте».



Фото на память с гениальным гонщиком

ТАЙМ-АУТ

Когда чемпионат России-2003 по шоссейно-кольцевым гонкам вышел на финишную прямую, поступила информация: гонщик команды «ЮКОС Моторспорт» Сергей Иванютин, главный претендент на титул чемпиона страны в классе Superbike, получил травму и выбыл из борьбы.



Прыжок на подиум

Это случилось в Риге, на трассе Бикерниеки, на чемпионате Восточной Европы. Во время тренировки на скорости 200 км/ч в длинном повороте Иванютин на Yamaha R1 вылетел за пределы трассы. Он и раньше попадал в переделки, были и ушибы, и переломы. На этот раз травма оказалась как никогда серьезной.

Врачи приступили к делу прямо на обочине трассы. Выяснилось, у гонщика осколочный перелом бедра, вывих таза, ушиб грудной клетки. Три недели провел в реанимации, подключенный к искусственным легким, несколько раз побывал на хирургическом столе. Выкарабкался – эскулапы помогли.

Это был первый сезон Иванютина на «кольце». Он пришел из мотокросса мастером спорта с огромным соревновательным опытом. Многие знатоки ставили на него. Запаса очков, завоеванных Сергеем на предыдущих этапах, хватило для победы в общем зачете – он досрочно выиграл титул чемпиона. По этому поводу на награждении гонщик шутил: «Понеся ощутимые потери...».

Сегодня Сергей на ногах, дома обходится без костылей. Планирует еще этой зимой успеть покататься на сноуборде. Партнер у него есть – младший брат, тоже мастер спорта. (Правда, сейчас их пути разошлись – Александр остался в мотокроссе.) Два сноуборда стоят наготове рядом, ждут своего часа. Сергей считает, что «доска» – лучшее средство реабилитации.

– Скорее бы весна – снова сяду на мотоцикл...

Сейчас Сергею 23 года. Учится на втором курсе Российского государственного университета физической культуры. После завершения гоночной карьеры планирует заняться тренерской работой. Но пока еще хочется гоняться. Дело за малым: будет спонсор – будет команда, будет команда – Сергей останется в спорте.



Сергей с Кубком чемпиона России-2003

Досье: Сергей Иванютин, мастер спорта. Начинал с горнолыжного спорта: чемпион Москвы в специальном слаломе и слаломе-гиганте. Победитель международного кросса на снегоходах на приз «Уренгойгазпрома». Чемпион России по мотокроссу в командном зачете среди команд высшей лиги. Многократный бронзовый призер Кубков и чемпионатов России, Кубка Содружества и соревнований за «Трофей России» по мотокроссу и суперкроссу. Чемпион страны в шоссейно-кольцевых гонках.

Тренируется под руководством отца – Николая Иванютина, мастера спорта международного класса.



В погоне за чемпионским титулом

Материалы рубрики «Спорт» подготовили:
Вадим АЛЕМБИКОВ, Константин КОМКОВ, Евгений ГУСТОВ, Виктор МАМОНТОВ, Юлия ИВАНОВА, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Наталья ЛЮБИМОВА
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.


Владивосток офис тел./факс: (4232) 222-356
Владивосток склад тел.: (4232) 405-615
Большой выбор японской мототехники
скутеры,мотоциклы,лодочные моторы
Магазин мототехники Фокс г.Владивосток
ул.Мордовцева 8/4
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
e-mail: MOTOFOKS@MAIL.RU
новые и б/у без пробега по РФ
запчасти и аксессуары к ним
Москва тел: (095) 945-55-34


www.streetservice.ru
Ремонт
Street сервис
мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
скутеров
эвакуация
запчасти
выезд
сезонное хранение
покупка аварийной техники
восстановление после аварий
аргон,стапель,покраска
995-86-05
круглосуточно
Москва, ул. Перерва, 19


АРТМОТО
WWW.ARTMOTO.RU
1-я Дубровская,14, к.1
тел (095) 107 7016
тел (095) 277 1943
с 11.00 до 23.00
РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов, снегоходов.
Заказ запчастей из Японии, художественная роспись, восстановление пластика, эвакуация. ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ.


МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА, ШЛЕМЫ,
ЗАПЧАСТИ, РЕЗИНА, МАСЛА,
ОДЕЖДА ДЛЯ МОТОКРОССА
ACERBIS
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ,
СУППОРТЫ, ДИСКИ-
NISSIN
МОСКВА м. АВТОЗАВОДСКАЯ
778 51 85
275 43 37 (доб 26)
ATOM.BIKER.RU


786-3732
МОТОМАГАЗИН
КАМИКАДЗЕ
МОТОЦИКЛЫ
И СКУТЕРЫ ИЗ ЯПОНИИ
РЕМОНТ И ТЮНИНГ
РАСХОДНИКИ И МАСЛА
ДОСТАВКА ТЕХНИКИ
ст.м. "Шоссе Энтузиастов"
шоссе Энтузиастов, д. 56
территория з-да "Прожектор"
http://kamikaze.biker.ru


ОПТОВЫЙ
СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ
МОТОЦИКЛОВ
ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОТОРОЛЛЕРОВ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ
отечественного производства
(095) 506-77-33, 740-55-99
www.mazepper.ru
e-mail: info@mazepper.ru


ALL RIGHT
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ
экипировка
шлемы
куртки
брюки
комбинезоны
перчатки
обувь
детали
двигателей
электросистем
топливных систем
трансмиссии
гусеничного механизма
подвески
управления
аксессуары
SHOEI
HJC
SMITH
MP-ASU
ALPINESTARS
ZEUS
WISECO
KIMPEX
GATES
CURVER
COBRA
DENSO
GRIPSTER
YUASA
Экспортный отдел в Финляндии:
тел.: + 358 9 8871 270
факс: + 358 9 8871 333
e-mail: export@arwidson.fi
Представительство в г. Москве:
тел.: (095) 491 9918,765 2041
тел./факс: (095) 491 9827
e-mail: all.right@mtu-net.ru
Представительство в г. Санкт-Петербурге:
тел.: (812) 326 6545
тел./факс: (812) 326 6543
e-mail: arwidson@peterlink.ru
ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ


FORCE marine
СЕРВИС-ЦЕНТР
по ремонту и обслуживанию мототехники
Продажа Б/У и новой техники
Принимаем технику на комиссию
Запчасти и расходные материалы
Компания ФОРС МАРИН
Москва, ул. Болотниковская, 36А
(095) 50-50-188, 790-5452


ARCTIC CAT POLARIS YAMAHA ski-doo LYNX
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ
Гусеницы - Kimpex USA
Аккумуляторы - YUASA, VARTA
РОЛИКИ, ШКИВЫ
ПРОФИЛИ НАПРАВЛЯЮЩИХ
РЕМНИ ВАРИАТОРА
ВЕТРОВЫЕ СТЕКЛА и т.д.
СТАТУС-АВТО
(095) 945-44-15
945-35-28
Нижняя Масловка д.3 офис 10
E-mail: statusauto@mtu-net.ru


www.motorest.ru
Мото Рэст
снегоходы
Yamaha, Bombardier, Arctic Cat, Polaris, Тайга, Буран, Рысь
ATV
Honda, Yamaha, Polaris, Bombardier, Dinli
гидроциклы
Yamaha, Polaris, Bombardier
мотоциклы и скутера
Honda, Yamaha, Jawa, Peugeot
Аксессуары, прицепы, ремонт
Доставка
Щелковское шоссе, дом 5 (ф-ка Сокол) тел. (095) 967-1636, 163-4487


Chopper Clan
Все виды ремонтных и сервисных услуг.
Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, аэрография,
запчасти новые и б/у, эвакуация, парковка, зимнее хранение.
Требуются специалисты
107-1276



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A4 Gold Wing Red	туризм	4-6-1832	118	2004	27490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda ST1300A4 ABS Pan European	туризм	4-4-1261	126.5	2004	25990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750 C4 NEW Shadow	чоппер	4-2-745	65	2004	10990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1800C4	суперкруизер	4-2-1795	103	2004	15990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1300S4	круизер	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000SP4	супербайк	4-2-999	136	2004	18490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туризм	4-4-782	106	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	супербайк	4-4-998	175	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600F4	спортбайк	4-4-599	110	2004	12990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F3 Hornet	неоклассик	4-4-599	95	2003	10490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB900F4 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB1300F4 NEW	неоклассик	4-4-1300	116	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600S4 NEW	неоклассик	4-4-599	95	2004	10990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600SA4 ABS NEW	неоклассик	4-4-599	95	2004	11990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero NEW	турист-эндуро	4-2-996	94	2004	15990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V Transalp NEW	турист-эндуро	4-2-647	53	2004	11190 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR400R4	жесткий эндуро	4-1-397.2	-	2004	8490 $	АОЯМА МОТОРС(095) 276-90-00
Honda XR250R4	жесткий эндуро	4-1-249	-	2004	7190 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро детский	4-1-99.2	-	2004	3290 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро детский	4-1-71.8	-	2004	2490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR50R4/CRF50F4	эндуро детский	4-1-49.4	-	2004	2190 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha YZF-R1	суперспорт	4-4-998	180	2004	15999$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha FZS 600 Fazer	спорт	4-4-600	116.9	2004	9239$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha XVS 650 A Drag Star Classik	круизер	2-4-649	40	2003	9399$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha XVS 1100 Drag Star	круизер	2-4-1063	62	2004	10799$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha XV 1700 Road Star Warrior	круизер	2-4-1670	84	2004	17999$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha XV 1600 Wild A Star	круизер	2-4-1602	63	2004	13459$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha VMX 1200 VMAX	круизер	4-4-1198	140	2004	12699$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha BT 1100 Buldog	туризм	2-4-1063	65	2004	11899$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143	2004	16469$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha TDM 900	туризм	2-4-897	86	2004	11699$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha YZF R6	суперспорт	4-4-600	116.9	2004	12199$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
MotoGuzzi Nevada Club 750	чоппер	4-2-744	46	2003	8924 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
MotoGuzzi California Special Sport	дорожный	4-2-1064	74	2003	13542 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	14381 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Caponord	эндуро	4-2-998	98	2003	12839 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FJR 1300	спорт-туризм	4-4-1295	145	2002	14500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YZF R6	спорт	4-4-599	123	2003	12450 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2003	22691 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-650	40	2002	7640 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	2001	7870 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	172	-	17099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-600	123	-	12849 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1700	84	-	19299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha BT 1100	дорожный	4-2-1063	65	-	12600$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XT 600	эндуро	4-1-600	40	-	6699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Suzuki GSX-R 1000	спортбайк	4-4-988	164	2003	15899 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	-	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	-	2004	11999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	2-/-645	-	2004	9999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki SV 650	туризм	4-/-645	-	2004	9690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2003	41000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2003	78000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11999 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8609 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6RR	суперспорт	4-4-599	115	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki ZRX 1200 круглая фара	дорожный	4-4-1164	122	2004	9809 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Z 750 NEW	дорожный	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ER 500	дорожный	4-2-498	50	2004	5249 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22

Скутера						
Geely JL125T-23	скутер	4-1-125	12	2003	1800 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Geely JL150T-8	скутер-макси	4-1-150	15	2003	2400 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Omaks MT50QT-2	скутер	4-1-50	4	2004	1350 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Omaks MT50QT-20	скутер	4-1-50	4	2004	1150 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Hyosung SF50 Prima	скутер	/-/-49	5	2003	1800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-4B	скутер	2-/-/	-	2003	850 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	/-/-638	-	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Honda SH150	суперскутер	4-1-153	16	2004	4490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda X8R-S/X SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SES 150 Dylan	суперскутер	4-1-153	16	2004	4590 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2003	11999$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	2003	7899$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 660 R	спорт	4-1-660	46	2001	9500$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-200	21	-	4899$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	/-/-125	8.6	-	4949$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Honda TRX650FA4 Rinkon	активный	4-1-650	-	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA3 RUBICON	утилитарный	4-1-499	-	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX400FA4 Fourtrax Ranger AT	активный	4-1-400	-	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	-	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	42	2003	11693 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 350X Warrior	спортивный	4-1-348	30	2003	7749 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	55	2004	11600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2003	9799$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha YFM 660 FWA Grizli	туризм	4-1-660	42	2003	11149$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Катера						
Finmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2004	24800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
F2.5 AMHS	-	4-1-72	2.5	2004	870 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha RX Warrior LTD	спорт	4-4-100	145	2004	13900 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha Viking 540E	утилитарный	2-2-540	45	2004	8690 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha GT 800	туризм	2-2-800	135	2004	11600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha RX1 Mountain	двухместный	4-4-998	150	2004	13800$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Yamaha Vintura 700	двухместный	2-3-696	108	2004	11500$	МАКСИМАЛЬ www.maximoto.ru
Yamaha VK 540 III	двухместный	2-2-535	46	2004	8690$	МАКСИМАЛЬ (095) 721-28-79
Artic Cat Bearcat 660 WT	утилитарный	4-3-660	53	2004	11400 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Artic Cat T660 TURBO TOURING	туризм	4-3-658	110	2004	12850 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Artic Cat ZR 120	детский	2-1-119	3.8	2004	3060 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GT 4-TEC	туризм	4-2-989	82	2004	13700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Legend GT 600 SDI	туризм	2-2-593	115	2004	11700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RX-1 ER	спорт	4-4-998	140	2004	13600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Viking 540 III	утилитарный	2-2-540	53	2004	8690 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-696	120	2004	11420 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Тайга 500 СД К1	утилитарный	2-2-497	43	2004	3490 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Artic Cat T 660 Turbo Touring	люкс-туринг	4-3-660	110	2004	12850 $	«Мотодор» (095) 275-98-77
Artic Cat Bearcat WT 660 4-str	охота	4-3-660	53	2004	11400 $	«Мотодор» motoarc@ok.ru
Artic Cat Firecat F6 EFI SNO PRO	суперспорт	2-2-599	118	2004	10900 $	«Мотодор» (095) 275-98-77
Artic Cat Firecat F7 EFI SNO PRO	суперспорт	2-2-698	140	2004	11500 $	«Мотодор» motoarc@ok.ru
Artic Cat Pantera 800 EFI	туризм	2-2-785	140	2004	11650 $	«Мотодор» (095) 275-98-77
Рысь 119	утилитарный	2-2-432	38	2003	договор.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Буран С 640	утилитарный	2-2-635	34	2003	договор.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Тайга 500СД К1	утилитарный	2-2-497	43	2003	договор.	«Отечественное мото» www.rusmotobike.ru
Artic Cat Bearcat 570 LT	охотничий	2-2-570	70	2004	8800 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Bearcat Wide Track 4-Stroke Silver	охотничий	4-3-660	53	2004	11400 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Pantera 600 EFI 2003	туризм	2-2-600	110	2004	10900 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Pantera 800 EFI	туризм	2-2-800	140	2004	12800 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat 4-Stroke Touring esr 2003	туризм	4-3-660	53	2003	11500 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat T660 Touring Turbo	туризм	4-3-660	110	2004	12850 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Mountain Cat 600 EFI	горный	2-2-600	110	2004	9900 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Sabercat 700 EFI EXT Green/Red	суперспорт	2-2-700	140	2004	11950 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Firecat F6 EFI SNO PRO	суперспорт	2-2-600	118	2004	10900 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Firecat F7 EFI SNO PRO	суперспорт	2-2-700	140	2004	11500 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Z 570 LX	спорт	2-2-570	70	2004	7800 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Z 370 LX	спорт	2-2-370	37	2004	6600 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat ZR 120	детский	1-3-120	3.8	2004	3060 $	Хантер (г.Екатеринбург) (3432) 788-456
Artic Cat Bearcat Wide Track 4-Stroke	утилитарный	4-3-658	53	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Artic Cat T660 Touring Turbo	туризм	/-3-660	110	2004	12850 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Artic Cat Pantera 600 EFI	туризм	/-2-599	110	2004	10900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Artic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	/-2-565	70	2004	8800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha SX 700	спорт	2-3-696	110	2001	7000 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha SXV 700MM	спорт	2-3-698	120	2001	10000 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha RX-1 Warrior LTD	спорт	4-4-998	140	2003	13900 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha BR 250T	утилитарный	2-1-246	18	-	4750 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55